4
86

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Mit der BR 243 unterwegs



Gleisbaumechanik der DR

Ob Universalstopfmaschine, Schienen- bzw. Gleiskraftwagen (SKL), Gleismeßfahrzeuge, Eisenbahndrehkrane (EDK) oder Schotterbettreinigungsmaschinen: Ohne diese Technik wäre bei der Deutschen Reichsbahn ein zeitgemäßer und effektiver Gleisbau nicht möglich. Die einst körperlich schwere Arbeit verrichten heute meist Maschinen, eine beträchtliche Anzahl von Eisenbahnern konnte dadurch für andere wichtige Tätigkeiten freigesetzt werden. Vom Norden bis zum Süden, überall sind die auf dieser Seite vorgestellten Fahrzeuge in unserem Land anzutreffen. Die planmäßige Instandsetzung der Gleisbautechnik erfolgt im Werk für Gleisbaumechanik Brandenburg-Kirchmöser, über dessen bewegte Vergangenheit „me" im Heft 11/85 auf den Seiten 4 und 5 berichtete.

1 Die USM der Serie 06 von Plasser & Theurer

2 Auf der Arbeitsseite befinden sich zwei seitenverschiebbare Stopfaggregate.

3 Ein neu produzierter SKL 25.

4 Eines der acht Gleismeßfahrzeuge der DR! Ein neuntes Fahrzeug wird jetzt für die Harzbahnen auf Meterspur umgebaut.

5 Sämtliche Krane der DR werden im Werk für Gleisbaumechanik instand gesetzt. Hier ein werkeigener EDK 80/2 bei der Arbeit.

6 Die Silo-Dumperanlage wird in Verbindung mit einer Schotterbettreinigungsmaschine eingesetzt. Die Bettungsrückstände gelangen über einen Silo in einen Dumper, der sie auf andere Wagen abkippt.

Fotos: J. Schulze, Brandenburg

1



2



3



4



5



6



modell eisenbahner inhalt **4 | 86**

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
35. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

aktuell	XXXIII. Internationaler Modellbahn-Wettbewerb 1986	35
forum	Leser schreiben, fragen und antworten	3
dmv teilt mit	Verbandsinformationen / Wer hat – wer braucht?	33
anzeigen	suche / biete / tausche	32
kurzmeldungen	Kommentar / Aktuelles über Eisenbahn und Nahverkehr	2
junior	Ohne Mädchen geht es nicht! / Erstmals außerhalb	29

eisenbahn

kurzmeldungen	DDR und Ausland / Lokeinsätze	7/11
mosaik	Stendal – Tangermünde 100 Jahre alt	8
historie	Raritäten auf sächsischen Schmalspurgleisen	12
reportage	Die 243er	4

nahverkehr

mosaik	T6A2 in Erprobung / Zwischen zwei Parteitagen	15

modellbahn

aktuell	Modellbahn-Steuerbausteine	28
tips	H0-Modellgleisweichen als „Schaltweichen" umgerüstet	23
mosaik	Anschriften an Reisezugwagen (3. Teil) Wie vorbildgetreu kann die Modelleisenbahn werden?	24 30
international	XXXII. Modellbahnwettbewerb 1985, Trutnov (ČSSR)	36
vorbild-modell	„Straßen-Bekanntschaften" / Zwei „neue"	20
historie	Kleine Eisenbahn zur Stunde Null (Teil 4)	26

Titelbild
Zwischen dem X. und XI. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands wurden 1000 Kilometer Strecken der Deutschen Reichsbahn elektrifiziert. Um den hohen Anforderungen an den ständig zunehmenden elektrischen Zugbetrieb gerecht zu werden, beschafft die DR aus dem KLEW Hennigsdorf leistungsfähige Lokomotiven der Baureihe 243.
Unser Bild zeigt den D 971 bei Niederau mit der Lok 243 065 am 26. Juli 1985.
Foto: V. Emersleben, Berlin

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 24. 3. 1986
Geplante Auslieferung: 28. 4. 1986

Geplante Auslieferung des Heftes 5/86: 26. 5. 1986

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen sind zu richten: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

In der richtigen Spur

Vor fünf Jahren, nach dem X. Parteitag der SED, schrieb Präsident, Dr. Erhardt Thiele, im „modelleisenbahner", daß unser Verband zügig auf dem bisher so erfolgreichen Weg voranschreiten wird und wir neue Interessenten für unsere schöne Freizeitbeschäftigung gewinnen werden. Mit Fug und Recht können wir heute sagen: Ja, wir sind vorangekommen, wir haben neue Freunde gewonnen. Die Bilanz, die wir in den Arbeitsgemeinschaften und die jeder persönlich ziehen kann, ist gut. Die Modelleisenbahner, Freunde der Eisenbahn sowie des Städtischen Nahverkehrs hatten bei vielen Veranstaltungen nachhaltige Erlebnisse. Eine gelungene Anlage, ein schönes Modell, Fortschritte in der Elektrifizierung beim Vorbild und auf der Anlage ließen oft die Herzen höher schlagen.
Fünf weitere Jahre Frieden, nunmehr über 40 Jahre, haben ungezählte Stunden der Entspannung, der Freude und des Glücks auch in unserem Hobby gebracht. Und das nicht nur für uns. Groß war und ist die Ausstrahlungskraft. In die Millionen geht die Zahl der Besucher, die von der Welt der Schienen beim Vorbild und Modell angezogen wurden. Denken wir nur an die großartigen Modelleisenbahn- und Fahrzeug-Ausstellungen zu den beiden Eisenbahnjubiläen, an die herrlichen Sonderfahrten. Es war wirklich viel los, und wir haben immer wieder gemerkt, daß wir in der richtigen Spur sind. Natürlich blieb in den Modellbahngeschäften auch mancher Wunsch offen. Sicher wird der Satz Erich Honeckers, daß wir auch im Zeitalter der Spitzentechnologien Zahnbürsten, Wassereimer, Anoraks und Bettlaken brauchen, auch ein Denkanstoß für die Verantwortlichen von Modellbahnartikeln im Handel und in der Industrie sein.
Die Partei der Arbeiterklasse hat auf ihrem höchsten Forum, dem XI. Parteitag, auch die Weichen für neue Impulse unserer sinnvollen Freizeitgestaltung gestellt.
R. H.

Gedenkstein eingeweiht
Der 150. Jahrestag des Beginns der Erdarbeiten an der Leipzig-Dresdner Eisenbahn (L.D.E) war Anlaß, am 1. März 1986 am Haltepunkt Machern einen Gedenkstein einzuweihen. Mitglieder der Leipziger AG 6/52 in historischen Uniformen und Leipziger Pioniereisenbahner enthüllten den Gedenkstein. Ein von der Lokomotive 03 1010 gezogener Sonderzug brachte Ehrengäste und Mitglieder des DMV nach Machern.
Die Inschrift auf der Bronzetafel am Gedenkstein lautet: „1. März 1836 Beginn der Erdarbeiten bei Machern – Für die erste Deutsche Ferneisenbahn Leipzig – Dresden." Die Einweihungsreden hielten der Bürgermeister von Machern und der Stellvertretende Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Alfred Schulz. Nach dem Mittagessen folgte im Schloß von Machern ein wissenschaftliches Kolloquium zur Geschichte der L.D.E.
Text und Foto: W. Bahnert, Leipzig



59 Freunde wurden Eisenbahner
Im Betriebsjahr 1985 beförderten die elf Pioniereisenbahnen (PE) unseres Landes 1 298 840 Personen, und die Züge legten 73 759 Kilometer zurück. Dafür sorgten 1303 Pioniereisenbahner. Ihnen und den großen Eisenbahnern, die stets mit Rat und Tat zur Seite stehen, gebührt ein ganz großes Dankeschön. Sicher wird sich der Kaderleiter der DR darüber freuen, daß am 1. September 1985 59 Schulabgänger ein Lehrverhältnis bei der Eisenbahn aufgenommen haben. Es wurde aber auch ganz gehörig über die eigenen Schranken hinaus gesehen. Da sind zu nennen: Schüleraustausch der PE Cottbus, Dresden und Görlitz mit der PE Budapest; die Teilnahme der PE Dresden und Leipzig an der Solidaritätsaktion der Eisenbahnerzeitung „Fahrt frei" 'Aus Pfennigen werden Mark'; die Soli-Leistungen von Dresden mit 2288 Mark, die Spenden anderer Bahnen: die zentrale Veranstaltung mit Delegationen aller PE zum 40. Jahrestag der Befreiung vom Faschismus am Ehrenmal in Berlin-Treptow; das Lager der Erholung und Arbeit; die Ferien und Spezialistenlager und vieles andere mehr. Insgesamt ein prima Betriebs- und Erlebnisjahr der PE. Noch einige Notizen für den Terminkalender 1986: 1. Mai 35 Jahre PE Dresden, 1. Juni 10 Jahre PE Görlitz, 10. Juni 30 Jahre PE Berlin, 5. August 35 Jahre PE Leipzig.
Hdw.

Mehr Schienen in Berlin
Das Netz der Berliner S-Bahn, auf dem täglich 700 000 Reisende befördert werden, wurde und wird weiter ausgebaut. In Berlin-Marzahn führt die Strecke jetzt bis nach Ahrensfelde. Aufgenommen wurde der S-Bahn-Verkehr zum neuen Wohngebiet Berlin-Hohenschönhausen. Seit 1981 sind neun neue S-Bahnhöfe gebaut und 26 S- sowie neun U-Bahnhöfe rekonstruiert worden. In den vorangegangenen fünf Jahren wurden 367 Kilometer S-Bahn-Gleisanlagen rekonstruiert. Die Elektrifizierung des Berliner Außenringes der Eisenbahn mit über 195 Kilometer Länge konnte 1985 abgeschlossen werden. An das elektrifizierte Netz kamen die Fernbahnhöfe Flughafen Berlin-Schönefeld, Berlin-Schöneweide und Berlin-Lichtenberg. Züge aus den Bezirken Leipzig und Dresden verkehren heute durchgehend elektrisch über Berlin bis nach Rostock.
me

Berlins Nahverkehr weitet sich aus
In diesem Jahr stellen die Berliner Verkehrsbetriebe (BVB) weitere 77 Tatrastraßenbahnen und 200 Omnibusse für den Linienverkehr in Dienst. Die Arbeiten zur Verlängerung der U-Bahn-Linie E nach Kausldorf/Hellersdorf werden fortgesetzt. Auf der U-Bahn-Linie Alexanderplatz – Tierpark wird in Spitzenzeiten des Berufsverkehrs ab Oktober 1986 der Fahrabstand auf 3,5 Minuten verkürzt. Weitere S- und U-Bahnhöfe werden rekonstruiert. Der Bau des Straßenbahnhofs Marzahn wird abgeschlossen. 30 Kilometer Straßenbahngleisanlagen werden rekonstruiert und die Streckenverlängerung für die Linien 12, 14 und 18 nach Ahrensfelde fertiggestellt. Der Neubau der Straßenbahnlinie in der Falkenberger Straße wird konzentriert fortgesetzt.
Zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen den neuen Wohnvierteln im Osten und Nordwesten und der Innenstadt entsteht am S-Bahnhof Warschauer Straße ein dritter Bahnsteig. Wartenbergs S-Bahnhof wird endgültig fertiggestellt und der 10-Minuten-Verkehr aufgenommen. Mit dem zweigleisigen Ausbau der S-Bahn-Strecke Blankenburg – Buch wird begonnen. Ab Juni gibt es einen neuen Fahrplan bei der S-Bahn. Die Verbindung Wartenberg – Lichtenberg wird bis zum Alexanderplatz weitergeführt und die Platzkapazität verdoppelt.
me

Zuverlässig und schnell
Über 206 Millionen Bürger fuhren im vergangenen Jahr auf den acht S-Bahnen unserer Republik: Berlin, Dresden, Erfurt, Halle, Karl-Marx-Stadt, Leipzig, Magdeburg und Rostock. Das älteste und umfangreichste S-Bahn-Netz hat die Hauptstadt Berlin. Von der Streckenlänge her folgen Dresden und Leipzig, während nach der Zahl der beförderten Personen hinter Berlin und Dresden die Rostocker S-Bahn den dritten Platz einnimmt.
Zu den seit Jahren in der gesamten Republik unverändert niedrigen Fahrpreisen gehören auch auf den S-Bahnen günstige Tarife nach Preisstufen, was die Abfertigung und den Fahrkartenverkauf durch Automaten vereinfacht. In mehreren Städten werden auch kombinierte Zeitkarten für die S-Bahn und die städtischen Nahverkehrsmittel ausgegeben.
me

Großraumwagen im Einsatz
Der vom VEB Waggonbau Bautzen entwickelte Großraum-Reisezugwagentyp ist seit mehreren Wochen bei der Deutschen Reichsbahn in Betrieb. Bis zum Ende des Fahrplanabschnittes 1985/86 ist er in einem zusätzlichen Städteexpreßzugpaar Berlin – Rostock – Berlin zu sehen. Danach werden die Fahrzeuge im internationalen Verkehr anzutreffen sein.
me

Leser schreiben ...

Fahrzeug-Ausstellung in Berlin
Im S-Bahnbetriebswerk Berlin-Grünau findet vom 14. Juni bis zum 22. Juni 1986 eine Fahrzeug-Ausstellung statt. Gezeigt werden die verschiedenen Baureihen der S-Bahntriebfahrzeuge sowie besondere Bauteile und Apparate. Öffnungszeiten: Mo–Fr von 13.00 Uhr bis 18.00 Uhr und Sa/So von 10.00 Uhr bis 19.00 Uhr
Es ist vorgesehen, sonnabends und sonntags einen Sonderzugverkehr vom Bahnhof Berlin-Schöneweide zum S-Bahnbetriebswerk Berlin-Grünau einzurichten.
Zugang zur Ausstellung vom Bahnhof Berlin-Grünau – Adlergestell – Kablower Weg.
DR, SBw Ga, ROA Wittwer

Zweimal Pionierpalast
Am 25. und 26. Januar 1986 fand die erste Modellbahn-Ausstellung im Pionierpalast „Ernst Thälmann" in der Berliner Wuhlheide statt.
Etwa 1500 Besucher konnten wir am Samstag von 14.00 bis 17.00 Uhr und am Sonntag von 10.00 bis 17.00 Uhr während der Schau der kleinen Bahnen zählen. Maßgeblichen Anteil daran hatte die AG 1/41, unterstützt von Freunden der Arbeitsgemeinschaften 1/38 und 1/29, den Schularbeitsgemeinschaften der 39. Oberschule Berlin-Lichtenberg, der Liddy-Kilian-Oberschule Berlin-Friedrichshagen und der Erich-Horlitz-Oberschule in Wildau. Allen Beteiligten ein herzliches Dankeschön.
Die Arbeitsgemeinschaft „Fahrzeugmodellbau" des Pionierpalastes – sie trifft sich mittwochs von 16.00 bis 18.30 Uhr – hat noch einige freie Plätze. Wer sich dem Fahrzeugmodellbau, insbesondere dem Maßstab 1:87 widmet, zur Zeit die 7. bis 10. Klasse besucht und gern in einer Arbeitsgemeinschaft mitarbeiten möchte, meldet sich bitte telefonisch unter 6 30 75 33 – Kollege Tinius.
F. Tinius, Berlin

Eisenbahn zum Anfassen
Zu den Eisenbahnjubiläen im vorigen Jahr stellten sich unsere kleine AG, die 7/64 Salzwedel, mit 21 Mitgliedern, und die Eisenbahner des Dienstortes die Aufgabe, einen würdigen Beitrag zu leisten. An zwei Wochenenden im Juni konnte den zahlreichen Besuchern ein aufschlußreicher Einblick in die Arbeit der Eisenbahner und in die Vielfalt unseres Hobbys gegeben werden. Triebfahrzeuge der BR 41, 52, 118 und 119 wurden besichtigt und fachkundig erklärt. Ein Anziehungspunkt für jung und alt war das Fahren mit einer Handhebeldraisine. Unsere AG zeigte eine kleine 0-Anlage, eine Ausstellung „40 Jahre industrieller Modellbau in der DDR", das Modell einer Drehscheibe, einen maßstabgetreuen Nachbau des Bahnhofs Salzwedel, das Altperver Tor, das Modell des Bw Salzwedel im Bau und eine zierlich anmutende $H0_e$-Anlage. 120 verschiedene Triebfahrzeugmodelle, von denen 48 in eigener Werkstatt entstanden sind, veranschaulichten die Möglichkeiten des Modellbaus. Eine Fotodokumentation „85 Jahre Salzwedeler Kleinbahnen" rief bei vielen Besuchern Erinnerungen wach. Ein Dia-Tonvortrag „Die Museums- und Traditionslokomotiven der DR" sowie der Verkauf von Eisenbahnsouvenirs fanden ebenfalls lebhaftes Interesse. Also, auch kleine AG können bei guter Zusammenarbeit mit den Dienststellen der Eisenbahn und den örtlichen Organen einiges auf die Beine stellen. Dabei haben wir für die Zukunft vieles dazugelernt.
A. Erxlebe, Salzwedel

Leser antworten ...

Weitere Angaben zur 98 6003
Bei der fraglichen Lok handelt es sich um die ex Nr. 1 HORNBURG der Hornburg-Börßumer Eisenbahn (Bn2t, Hanomag 1895/2650). Sie wurde am 12. März 1910 an die Esperstedt-Oldisleber Eisenbahn abgegeben und erhielt ab 20. Juli 1911 die Betriebsnummer 78. Nach dem Betriebsbuch bekam die Maschine am 25. April 1957 die letzte Untersuchung – eine L 2. Am 10. Dezember 1959 wurde die Lok im Bw Sangerhausen z-gestellt.
Der Reiseverkehr wurde auf der Strecke Esperstedt–Oldisleben am 31. Mai 1959 eingestellt. Die genannte Kö (O & K, 1935) wurde 1940 von der Neuhaldenslebener Eisenbahn nach Esperstedt umgesetzt. Als Reservemaschine diente auch die 89 5901 (nicht 89 5961!), ex Arnstadt–Ichtershausen.
Hier noch einmal die dazu im „me" erschienenen Veröffentlichungen: 2/84, S. 15; 7/84, S. 3; 11/84, S. 2 und 11/85, S. 2.
G. Fromm, Erfurt

Leser fragen ...

Wo ist sie geblieben ...
die 03 2117? Seit geraumer Zeit befasse ich mich mit Umbauten von H0-Lokmodellen. In meinem Fahrzeugbestand befindet sich u. a. die 03 2117. Welcher Freund kann etwas über den Verbleib dieser DR-Lok berichten? Mich interessieren hauptsächlich Angaben nach 1980 bis zur Gegenwart.
A. Donath, Dresden

Redaktion meint ...

Tief in die Kasse gegriffen
Mehr als drei Milliarden Mark werden in der DDR jährlich aus dem Staatshaushalt für Fahrpreisermäßigungen bei der Personenbeförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Verfügung gestellt. Erst im Juli vergangenen Jahres traten bei der Eisenbahn großzügige neue Fahrpreisregelungen für Kinder, Jugendliche, Schüler, Lehrlinge und Direktstudenten in Kraft. Kinder bis zum vollendeten 6. Lebensjahr können seitdem zum Nulltarif reisen. Den halben Normalpreis bezahlen Kinder und Jugendliche vom 6. bis zum 16. Lebensjahr. Diese 50prozentige Ermäßigung gilt auch für Schüler der allgemeinbildenden polytechnischen Oberschulen ab 16 Jahren, für Lehrlinge sowie Direktstudenten an Universitäten, Hoch- und Fachschulen. Schülern und Lehrlingen werden im Eisenbahnverkehr Zeitkarten zu Pauschalpreisen mit Ermäßigung bis zu 95 Prozent sowie für Einzelfahrten Schülerkarten mit 75 Prozent Ermäßigung gewährt.
Zum Viertel des Fahrpreises reisen Bürger zwischen Wohn- und Schulort, die sich an einer Volkshochschule oder betrieblichen Bildungseinrichtung qualifizieren. Für den Arbeiterberufsverkehr gelten im Prinzip gleiche Vergünstigungen. Bei täglichen Fahrten zum Arbeitsort werden Arbeiterwochen- und -monatskarten zu Pauschalpreisen angeboten. Zwei Pfennig kostet der Kilometer bei Arbeiterrückfahrkarten für wöchentliche Heimfahrten zur Familie.
Von den täglich eingesetzten 7000 Reisezügen dienen über die Hälfte vorrangig dem Arbeiterberufs- und Schülerverkehr. Bei rund 230 Millionen Eisenbahnfahrten im Jahr nutzen Berufstätige und Schüler den Vorteil von Zeitkarten. Der Preis für diese Karten liegt mit durchschnittlich 1,3 Pfennig je Kilometer erheblich unter dem Normalfahrpreis von 8 Pfennig.
Für mehr als 120 Millionen Eisenbahnfahrten werden Einzelermäßigungen gewährt, insbesondere bei Ferien- oder Reisebüro-Rückfahrkarten und bei Sonntagsrückfahrkarten sowie bei Karten für Familien mit drei und mehr Kindern und für Rentner. Jede dritte Mark wird dem Reisenden dabei erlassen und vom Staatshaushalt getragen.
me

Zwei Dinge in eigener Sache

In der letzten Zeit erreichten uns zahlreiche Anrufe und Briefe betreffs der Auslieferung unserer Zeitschrift durch die Druckerei an den Zeitungsvertrieb. Leider liegen die planmäßigen Auslieferungstermine 1986 einige Tage später als in den vorangegangenen Jahren. Im Impressum des laufenden Heftes (Seite 1) veröffentlichen wir stets den Auslieferungstermin für das nächste Heft.
Wir bitten, dies zu beachten und bemühen uns 1987 wieder eine frühere Herausgabe des „me" zu erreichen.

Unser Autor Dipl.-Ing. Päd. Claus Dahl hielt vor längerer Zeit einen Vortrag über die Grundsätze zur Einführung der Modellbahnelektronik während einer von der Redatkion „me" organisierten Beratung mit Modellbahnelektronikern.
Einige Exemplare des Manuskriptes sind noch vorhanden und können direkt von der Redaktion abgefordert werden. Unkosten entstehen nicht, Postkarte genügt.
Redaktion „modelleisenbahner"

Dipl. oec. Robert Eckelt, Berlin

Die 243er

Leistungsstark und stromsparend

Der aufmerksame Reisende sieht in den letzten Wochen und Monaten immer häufiger lackglänzende Elloks mit schnittigem Kostüm moderner Formgestaltung auf den elektrizifierten Magistralen unseres Landes. Es handelt sich um Triebfahrzeuge der neuen Baureihe 243 aus dem VEB KLEW Hennigdorf. Zwischenzeitlich technisch erprobt, bewähren sich die nunmehr in Serie gelieferten Maschinen. Sie sind zunächst im Raum Erfurt, Halle/Leipzig und Dresden konzentriert; weitere Standorte werden Schritt für Schritt hinzukommen. Die 243er schließen die Leistungslücken zwischen den Baureihen 211/242 und 250. Bemerkenswert ist, daß einige von ihnen seit Juni 1985 zwischen Dresden und Rostock in Langlaufrelationen Züge bespannen. Die neue Technik wird also auch durch moderne Organisationsformen optimal genutzt. 18 Loks der Baureihe 243 aus sechs Bahnbetriebswerken sind an diesem „komplexen Fahren" beteiligt, das jetzt die schon seit vielen Jahren erstrebten, aber nur selten verwirklichten Loklangläufe von bis zu 1 000 Tageskilometern ermöglicht. Diese neuste Baureihe der DR ist zwar sichtlich eine Fortentwicklung der inzwischen vielfach bewährten 250, weist aber gegenüber dieser ganz wesentliche konstruktive Verbesserungen und Vorteile im Bedienungskomfort auf.

Eine 243er bringt eine Dienstmasse von 82 t auf die Schienen. Verteilt auf vier Achsen ergibt das eine Achsfahrmasse von 20,5 t. Aber diese „Reibungsmasse" ist nicht allein ausschlaggebend dafür, wie die installierte Zugkraft von 3 750 kW auf die Schienen übertragen wird. Die an die Anfahrzugkraft angepaßte optimale Schalttechnik ermöglicht ein günstiges Reibungsverhältnis, und ein Radschleudern wird weitestgehend vermieden. Praktisch sieht das so aus: Die Umdrehungszahlen aller vier Achsen werden durch die Mikroelektronik ständig miteinander verglichen. Etwaige Differenzen, die einen bestimmten Schlupfwert übersteigen und zum Schleudern führen könnten, beantwortet der Computer durch eine von ihm eingeleitete Drehzahlminderung. Ein an sich automatisches System, das allerdings bei feuchten Schienen noch mit der Hand des Triebfahrzeugführers korrigiert werden muß.

Bequem und übersichtlich

Doch sehen wir uns im Führerstand einmal um. Er wurde nach neusten Erkenntnissen der Arbeitsmedizin und Ergonomie so gestaltet, daß dem Triebfahrzeugführer damit bestmögliche Arbeitsbedingungen geboten werden und der vorzeitigen Ermüdung der Personale entgegengewirkt wird. Erstmals wurden in der Geschichte des Triebfahrzeugbaus unserer Republik wissenschaftliche Erkenntnisse konsequent und erfolgreich für die Konzeption des Führerstandes genutzt.

1



Der Lokführer sitzt in einem bequemen, schwingungsgedämpften, drehbaren Sitz, im Halbrund umgeben von Bedienelementen und Anzeigeinstrumenten. Doch beginnen wir unseren „Rundblick" ganz links. Dort sind mehrere Taster angeordnet; einer für den Schallsender („Typhon"), einer für das Schließen der Türen und einer für die Sifa, die Sicherheitsfahrschaltung. Vorn links und rechts, in den Winkeln zwischen Front- und Seitenscheiben, ist ein kleiner Taster für die Hilfssteuerung installiert, mit dessen Hilfe man rangieren, das Triebfahrzeug an den Zug heranfahren oder anfahren kann. Dank dieser sinnvollen Anordnung kann der Lokführer darüber hinaus nach dem Abfahrsignal den Zug von seiner Position am geöffneten Seitenfenster aus anfahren, ohne den Blick vom Bahnsteig abzuwenden.

Mit draußen verbunden

Unterhalb der Stirnfensterfront sind Bedienelemente angeordnet, durch die die punktförmige induktive Zugbeeinflussung (PZB) – auch Indusi genannt –, der Scheibenwischer und die Scheibenwaschanlage betätigt werden können. Gleich rechts neben der linken Eingangstür zum Führerstand befindet sich ein flacher Schaltkasten an der Rückwand des Führerstandes. Er dient der Klimatisierung, die selbst bei extremen Hitzegraden die Temperatur im Innenraum um 10 °C senkt und angenehme Kühlung bringt oder im Winter Wärme spendet. Die Heizung des Führerstands wird durch herkömmliche Heizelemente gewährleistet. Links vom Führersitz sind zahlreiche Kippschalter und Taster in Gruppen zusammengefaßt, mit

denen unter anderem die Instrumenten-, Innenraum- und Außenbeleuchtung, die Zugheizung, die Spurkranzschmierung, der Schleuderschutz ein- und ausgeschaltet, betätigt oder betriebswichtige Zustände durch Kontrollschaltungen abgefragt werden können. Hier, in Griffnähe des Führersitzes, befindet sich auch eine Zugfunkanlage, über die mit dem jeweils nächstliegenden Fahrdienstleiter, dem Streckendispatcher oder Lokdienstleiter Verbindung aufgenommen werden kann. Auch diese neuartige Einrichtung trägt ganz wesentlich zu einer voraus-

2



1 und 2 Bestmögliche Arbeitsbedingungen bieten die Führerstände der Lokomotiven der Baureihe 243. Neuste wissenschaftliche Erkenntnisse wurden bei der Gestaltung berücksichtigt. Näheres dazu lesen Sie unter der Überschrift „Bequem und übersichtlich" in diesem Beitrag. Beide Aufnahmen entstanden übrigens in der Lok 212 001, der jetztigen 243 001, bekannt als „weiße Lady".

Fotos: K.-E. Zimmer, Berlin

schauenden Fahrweise bei. Kann sich doch der Lokführer somit einen schnellen Überblick über die Betriebssituation vor seinem Zuge, über die Gründe eines außerplanmäßigen Haltens verschaffen oder auch technische Hilfe für den nächsten Betriebshalt anfordern.

Auf einigen Strecken ist diese Technik bereits voll wirksam. Oberhalb des Frontfensters lassen Anzeigeinstrumente die Fahrdrahtspannung, die jeweilige Stromentnahme und die Fahrmotortemperatur deutlich erkennen. Die maximal zulässige Stromentnahme kann in bestimmten Streckenabschnitten auf einen festzulegenden Maximalwert begrenzt werden. Dadurch wird beispielsweise eine Spannungsabsenkung in einem bestimmten „Speiseabschnitt", in dem mehrere Elloks zu gleicher Zeit mit voller Leistung anfahren, verhindert.

Geschwindigkeit wird programmiert

Doch wenden wir uns nun dem Herzstück des Führerstandes, dem Geschwindigkeitswähler zu, der hier den Fahrstufenschalter früherer Baureihen abgelöst hat. Er ist nunmehr ein breiter Griff, der halb links von dem Triebfahrzeugführer auf einer waagerecht gelagerten Walze aufsitzt. Hier kann die Geschwindigkeit zwischen 0 und 120 km/h stufenlos eingestellt werden.

Diese „Sollgeschwindigkeit", die überdies an einem Anzeigeinstrument abgelesen werden kann, wird sofort im Triebfahrzeug elektronisch angesteuert und präzise eingehalten. Wie schnell, das heißt innerhalb welcher Wegstrecke oder Zeiteinheit diese Sollgeschwindigkeit erreicht wird, ist natürlich in erster Linie abhängig von der jeweiligen Zugkraft, die man dicht neben dem Geschwindigkeitswähler an einem Schieberegler zwischen 0...130 % einstellt. Bei Werten über 120 % wird die „automatische Zugkraftregelung" selbsttätig wirksam.

Die am Geschwindigkeitswähler einmal eingestellte Sollgeschwindigkeit wird durch selbsttätiges Bremsen und Beschleunigen über Neigungen und Steigungen hinweg gemäß dem Streckenprofil ständig eingehalten. Das ist aber nicht immer in vollem Umfange erwünscht, denn man möchte ja das Streckenprofil zur Energieeinsparung ausnutzen, den Zug einmal ausrollen lassen... Zu diesem Zweck kann der Triebfahrzeugführer mit einem Kippschalter das Programm „nur fahren – nicht bremsen" bzw. „nur bremsen – nicht fahren" abrufen. Dadurch wird verhindert, daß das Triebfahrzeug besonders in hügeligem Gelände abwechselnd unnötig bremst oder beschleunigt.

Ein weiterer Kippschalter trägt die Aufschrift „freier Auslauf". Diese Einrichtung ermöglicht, daß auf die einmal eingestellte (Strecken-)Geschwindkeit beschleunigt, dann die Antriebskraft abgeschaltet wird, und der Zug frei ausrollt.

All diese Sonderprogramme können mit dem Kippschalter „Sonderprogramme löschen" oder mit einer veränderten Stellung des Geschwindigkeitswählers bei Bedarf sofort wieder aufgehoben werden. Am Geschwindigkeitswähler ist außerdem ein kleiner, unscheinbarer weißer Knopf vorhanden. Wird er betätigt, setzt die Zugkraft sofort aus – das Schaltwerk läuft sofort zurück und schaltet erst dann wieder „auf (die gleiche) Leistung" oder „auf Bremsen", wenn er erneut gedrückt oder ein neuer Sollwert für die Geschwindigkeit mit dem Geschwindigkeitswähler eingespeichert wird. Die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit ist an einem Geschwindigkeitsanzeiger ablesbar.

Gerade dieser differenzierte, wahlweise Einsatz der verschiedenen Bedienelemente ermöglicht, daß der Triebfahrzeugführer trotz hochgradiger Automatisierung immer noch die Möglichkeit hat, durch kluge Fahrweise, so durch Ausnutzung des Streckenprofils, Einfluß auf energiesparende Fahrweise zu nehmen. Und wie man beobachten kann, unterscheidet sich auch heute noch gerade darin die Fahrkunst der einzelnen Triebfahrzeugführer.

Eindrucksvoll spürt man die in der Baureihe 243 installierte Leistung, wenn der Triebfahrzeugführer – etwa beim Anfahren auf trockener Schiene, getreu der Devise „schnell beschleunigen, dann ausrollen lassen" – den Zugkraftregler voll öffnet, d. h. nach vorn in Stellung 130 % bringt. Mit dem Geschwindigkeitswähler kann selbstverständlich auch elektrisch gebremst werden; doch muß zusätzlich die pneumatische Bremse eingesetzt werden, wenn bei Tal- und Gefällestrecken die gewählte Geschwindigkeit unterschritten werden soll. Andererseits schaltet sich beim pneumatischen Bremsen die elektrische Bremse der Lok selbsttätig hinzu und mindert dadurch die mechanische Abnutzung der Bremsklötze.
Allerdings ist derzeit eine Rückgewinnung der beim elektrischen Bremsen aufgewandten Energie und deren Rückspeisung ins Netz noch nicht möglich. Man darf sicher sein, daß dazu bereits Untersuchungen und Entwicklungen eingeleitet wurden.

Höhere Sicherheit durch Indusi

Wesentlich neu ist auf dieser Lok das mobile Pendant zur PZB, die bereits auf einigen Magistralen vorhanden ist. Ihre Wirksamkeit setzt bereits am Vorsignal ein. Ein gelber Leuchtstreifen vor dem Triebfahrzeugführer zeigt an, daß die „Indusi" funktionsbereit ist. Zeigt das Vorsignal oder ein entsprechend zu wertendes Hauptsignal eine notwendige Geschwindigkeitsreduzierung oder gar Halt an, so wird die Istgeschwindigkeit des Zuges nach vorgegebenem Programm so weit reduziert, daß 60 bzw. 40 km/h an bestimmten Streckenpunkten zwischen Vor- und Hauptsignal erreicht werden. Bis zum Befahren dieser Kontakte blinken auf dem Leuchttableau vor dem Lokführer gelbe Punkte, die nach dem Überfahren der Kontakte in einen ebensolchen konstanten Leuchtstreifen übergehen. Sollte der Zug bis dahin die vom Signal angezeigte Grenzgeschwindigkeit noch überschreiten, erfolgt ein Dauerton. Sieben Sekunden später setzt die Zwangsbremsung ein. Das Überfahren eines Signals ist somit praktisch ausgeschlossen.
Natürlich kann der Triebfahrzeugführer das Programm, das je nach Zugart differenziert eingestellt werden kann, durch Knopfdruck löschen, sobald das einen niedrigeren Fahrtbegriff zeigende Signal plötzlich aufgehoben wurde. Der Zug rollt dann unbeeinflußt weiter. Die „Indusi-"Leuchtanzeige glimmt aber solange sich der Zug im Überwachungsbereich des Indusi-Abschnittes befindet. Außerdem wird die gesamte Zugfahrt auf einem Fahrtschreiber aufgezeichnet, aus dem alle Bedienhandlungen des Lokführers ablesbar sind.

Volle Konzentration auf die Strecke

Wesentlicher Zweck der geschilderten und meist völlig neuartigen Bedien- und Kontrollinstrumente ist es, den Lokführer weitgehend von Schalthandlungen und ständiger Kontrolle der Instrumente zu entlasten und ihm die volle Konzentration auf die Strecke zu ermöglichen. Das Erkennen der Funktionszusammenhänge ist aber keineswegs leichter, sondern eher komplizierter geworden.
Einige Beispiele in diesem Beitrag haben gezeigt, daß die hochgradige Automatisierung der Bedienungshandlungen den Lokführer keinesfalls von eigenem Denken befreit, sondern ihm mehrere zum gleichen Ziel führende Bedienhandlungen anbietet, aus denen er die jeweils zweckmäßigste auswählen kann.
Wichtig aber ist, daß sich die Personale aufeinander verlassen können, denn jetzt fahren nicht nur die Mitglieder einer Plangemeinschaft eines Bw auf einem Triebfahrzeug, sondern mehrere Plangemeinschaften mehrerer Bw „im Komplex". So die Rostocker, Neustrelitzer, Berliner und Dresdner. Weitere Komplexe solcher Art sollen hinzukommen. Mit der Baureihe 243 verfügt die DR über moderne, leistungsstarke und energieökonomische Triebfahrzeuge.
Die 243 verkörpert eine zweckmäßige Kombination von Leistungselektronik, Thyristortechnik und Mikroelektronik und bietet gerade deshalb auch für befähigte junge Menschen interessante Aufgaben als Triebfahrzeugführer. Sie bahnt aber auch den Weg zur Lösung kniffliger Probleme bei einer vorbildgetreuen Übernahme einiger technischer Neuerungen auf die Modelleisenbahn.

Zum Lebenslauf der 03 1010

Im „me" 12/84 hat Uwe Janek (†) einiges zur Geschichte der 03 1010 geschrieben. Dieser Beitrag bedarf noch einiger Ergänzungen.
Die 03 1010 wurde 1940 (nicht 1939) von den Borsig-Lokomotiv-Werken G.m.b.H. in Hennigsdorf (Kreis Osthavelland) unter der Fabriknummer 14921 gebaut. Tag der Anlieferung war der 1. November 1940, Tag der Endabnahme der 7. November 1940. Kessel und Tender trugen ebenfalls die Fabriknummer 14921. Der Kessel ist am 5. Juli 1940 mit einem Dampfüberdruck von 16 kg/cm² (16 bar) geprüft worden. Am 5. November 1940 erfolgte eine Probefahrt von Braunschweig nach Magdeburg und zurück, die von der Maschine anstandslos bewältigt wurde. Deshalb konnte am 7. November 1940 vom RAW Braunschweig die Bescheinigung über die Abnahmeprüfung der Lokomotive ausgestellt werden. Die Genehmigungsurkunde über die Verwendung der Lokomotive im Eisenbahnbetrieb stellte die RBD Berlin am 16. November 1940 aus.
Die „Angaben über besondere Einrichtungen" weisen u. a. eine Knorr-Schnellbremse (Kssbr) mit Achslager-Bremsdruckregler am Tender sowie Zusatzbremse, einen registrierenden Geschwindigkeitsmesser Bauart Deuta für induktive Zugbeeinflussung (Typ WR7), einen Hochdrucköler Bauart Bosch mit Tropfanzeiger und einen Hochdrucköler Bauart Woerner für Zylinderschmierung aus.
Nach der Abnahme kam die 03 1010 zum BW Berlin-Grunewald, wo sie bis zum 21. April 1942 beheimatet war. Nach einer Laufleistung von 55 196 km war sie vom 12. Mai 1941 bis 30. Mai 1941 zur L0 (Bedarfsausbesserung) im damaligen RAW Stargard (heute Stargard Szczeciński/VR Polen).
Vom 22. April 1942 bis 16. April 1944 (Ende der Eintragungen im Original-Betriebsbuch) war die 03 1010 im BW Stargard beheimatet.
Seit ihrer Indienststellung bis zum 16. Februar 1944 war die 03 1010 neunmal im RAW Stargard, dem für sie zuständigen Ausbesserungswerk. Dabei wurden zwei Zwischenausbesserungen (L 2) (vom 3. Juni 1942 bis 29. Juni 1942 und vom 15. Januar 1944 bis 16. Februar 1944), alles andere waren Bedarfsausbesserungen (L0). Bei der L0 vom 2. Februar 1943 bis 3. Februar 1943 erfolgte lediglich der Tausch des Tenders. Die 03 1010 erhielt den Tender der 03 1016 (Fabriknummer Borsig 14927) vom BW Stargard. Auch die L 0 im Mai und Juli 1943 war nur einigen Arbeiten am Tender vorbehalten.
Von Ende 1940 bis Frühjahr 1944 bekam die Lok keine Zwischenuntersuchung (L 3). Das Betriebsbuch gibt auch darüber Auskunft. Die 03 1010 muß längere Zeit abgestellt gewesen sein, denn das Reichsbahn-Maschinenamt Stargard hat unter dem 13. Dezember 1943 die L 3 um 243 Abstelltage verlängert und auf den 6. Juli 1944 neu festgelegt. Am 15. Januar 1944 wurde die L 3 mit Verweis auf das Kesselheft weiter verschoben, und zwar auf den 5. Juli 1945.
Diese L 3 kam im RAW Stargard nicht mehr zustande, da mit dem Näherrücken der Roten Armee die meisten Lokomotiven der BR 03^{10} in Richtung Westen abgefahren wurden. Über den weiteren Lebenslauf der 03 1010 ist im Artikel von Uwe Janek nachzulesen.

M. Weisbrod, Aschershain

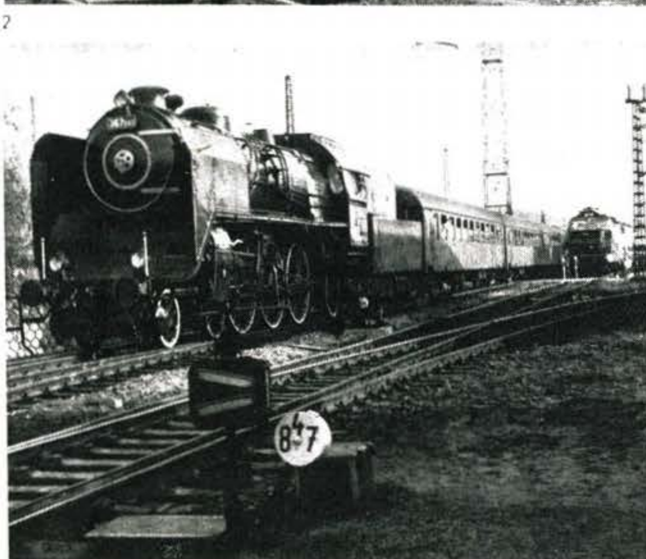
Auch am Wochenende unterwegs

Die montags bis freitags verkehrenden beliebten Städteexpreß-Züge werden auch am Wochenende nicht „arbeitslos", sondern als Sonderzüge des Reisebüros der DDR genutzt. Beispielsweise verkehrte am 2. November 1985 der Train des Expresses „Sachsenring" als Sonderzug 23570/71 zwischen Falkenstein (V.) und Karl-Marx-Stadt. Für die neigungs- und kurvenreiche Nebenstrecke bis Zwickau sind derartige lange und moderne Zuggarnituren natürlich außergewöhnlich, verkehren doch hier sonst nur Personenzüge mit drei bis fünf Bag-Wagen. Abb. 1 mit dem Sonderzug 23570, gezogen von den Lokomotiven 110 226 und 110 677, entstand vor der Abfahrt im Bahnhof Falkenstein (V.) am 2. November 1985.
Text und Foto:
W. Rettig, Görlitz

1



2



3



800 Meter Länge

Künftig wird es in der Sowjetunion noch mehr superlange Reisezüge geben. Erst kürzlich ist die Erprobung eines Zuges mit 32 Wagen auf der Strecke Moskau – Simferopol (Krim) erfolgreich abgeschlossen worden. Bisher waren maximal 19 Wagen üblich. Der Einsatz solcher Züge ist auch auf den Strekken nach Kuibyschew und Swerdlowsk geplant. Bereits im Vorjahr wurde damit begonnen, Expreßzüge mit 24 Wagen auf die Reise nach Gorki, Rjasan, Kiew, Riga und anderen Städten zu schicken.
Da Moskaus Bahnhöfe nicht über Bahnsteige verfügen, auf denen der 800 Meter lange Krim-Expreß abgefertigt werden kann, wird er zunächst in zwei Züge geteilt, die man auf der Vorortstation Zarizyno innerhalb einer Viertelstunde zusammenkoppelt.
me

Großer Tag für Ceská Třebová

Die Eisenbahner des Lokomotivdepots in Ceská Třebová feierten am 4. und 5. Oktober 1985 das 140jährige Bestehen der Dienststelle an der Strecke Praha–Pardubice–Olomouc. Zu jeder vollen Stunde verkehrte zwischen dem Bahnhof und dem Depot ein Sonderzug mit zwei Dampflokomotiven, der die Eisenbahnfreunde in sechs bis sieben Minuten an Ort und Stelle brachte. Gezogen wurde er von der Lokomotive 475.179, erbaut in den Škoda-Werken Plzeň im Jahre 1948, Fabrik-Nummer 1901, heute in Děčin beheimatet. Am Zugende befand sich die grüne 387.043, jene legendäre „Mikado", die ebenfalls im gleichen Werk im Jahre 1937 mit der Fabriknummer 847 entstand. Diese Lok war u. a. auf der Strecke Praha – Česká Třebová – Brno – Bratislava zu Hause und vorher auch auf den Strecken Prag – Dresden und Prag – Wien eingesetzt. Heute ist sie als betriebsfähige Traditionslok dem Lokdepot Louny zugeordnet. Abb. 2 zeigt den Sonderzug während der Rückfahrt nach Ceská Třebová.
Text und Foto:
G. Zeidler, Karl-Marx-Stadt

Elektrifizierung in der ČSSR

Ein Viertel des 13 000 Kilometer umfassenden Streckennetzes der Eisenbahn sind nunmehr für die elektrische Zugförderung ausgerüstet. Die im Fünfjahrplan vorgesehene Aufgabe, 450 Kilometer Eisenbahnstrecke zu elektrifizieren, ist erfüllt worden. In diesem Jahr wurde der elektrische Zugbetrieb auf 120 Kilometern aufgenommen. Unlängst konnte der 20 Kilometer lange Abschnitt zwischen Trnava und Leopoldov „unter Strom gesetzt" werden.
me

Versuchsfahrt in Melbourne

Ein australisches Firmen-Konsortium errang trotz starker Konkurrenz den Auftrag zur Errichtung eines Straßenbahnnetzes nach S-Bahn-Prinzipien in Hongkong. Der Vertrag mit der Kowloon-Canton Railway Corporation beinhaltet unter anderem die Lieferung von 70 Gelenk-Straßenbahnwagen. Gebaut werden diese Fahrzeuge in Melbourne, wo sich nach australischen Angaben derzeit das zweitgrößte Straßenbahnnetz der Welt befindet.
Die bestellten Einheiten haben eine Kapazität von 76 Sitz- und 106 Stehplätzen. Sie sind für den Schnellverkehr ausgelegt und erreichen Höchstgeschwindigkeiten von 72 km/h. Der erste Abschnitt des Netzes in Hongkong soll 1988 eingeweiht werden.
Auf Abb. 3 ist ein Prototyp der in Auftrag gegebenen Fahrzeuge bei einer Versuchsfahrt in Melbourne zu sehen. Für den Einsatz in Hongkong sind verschiedene Modifikationen geplant.
Mrd., Foto: AIS

Dipl.-Ing. Päd. Harald Kröger (DMV)
und Ing. Michael Trösken (DMV),
Stendal

Stendal – Tangermünde 100 Jahre alt

Viel wurde bereits an dieser Stelle über die Kleinbahnen der Altmark berichtet. Längst gehören einige Strecken der Vergangenheit an, und kaum ein Zwanzigjähriger kann sich daran erinnern, als noch reger Betrieb auf zahlreichen Strecken der altmärkischen Kleinbahnen herrschte. Bei Betrachtung der altmärkischen Kleinbahnen wird meist eine Nebenbahn mit einbezogen: die inzwischen 100jährige Strecke Stendal – Tangermünde.

Die Entstehungsgeschichte dieser Bahn war sehr bewegt. Zwei Hauptstreckenprojekte über Tangermünde wurden nicht ausgeführt. Einflußreiche Tangermünder Bürger sagten schon damals voraus, daß der Betrieb einer Bahn nach Stendal hohe Rentabilität haben würde. Und in der Tat – die Praxis bestätigte dies. Ständig mußte die Bahn ausgebaut werden. Vor allem in den mehr als vier Jahrzehnten, in denen sich die Eisenbahn in Volkes Hand befindet, wurden durch Sanierungsarbeiten am Oberbau die Achsfahrmasse und die Geschwindigkeit erhöht. Verschiedene Tangermünder Industriebetriebe sind heute wichtige Verkehrskunden im Güterverkehr. Hinzu kommt ein beträchtlicher Hafenumschlag von und zur Eisenbahn.

Tangermünde lag verkehrsgünstig

Doch blicken wir einmal 100 Jahre zurück und verschaffen uns einen Überblick über die Situation in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts.

Die Stadt Tangermünde hatte bis zum Eisenbahnbau in den deutschen Staaten eine verkehrsgünstige Lage. An der Mündung des Tangers in die Elbe existierte ein verkehrsgünstig gelegener Hafen. Die großen Lasten und Massengüter wurden vorzugsweise auf dem Wasserwege befördert, weil das Straßennetz keinesfalls befriedigte.

So entwickelte sich Tangermünde bald zu einem idealen Industriestandort. Das größte und bedeutendste Unternehmen war die „Meyerische Zuckerraffinerie". Seit 1826 ständig erweitert, entwickelte sie sich schließlich zum größten Unternehmen dieser Art in Europa. Direkt an der Elbe gelegen, verfügte es über einen eigenen Betriebshafen.

Den Personenverkehr übernahmen in dieser Zeit ausschließlich Postkutschen. Tangermünde lag an der Linie Stendal – Genthin. Zwischen Stendal und Tangermünde betrug die Reisezeit eine Stunde.

Vor dem Bahnbau

Nachdem Mitte des 19. Jahrhunderts die deutschen Eisenbahnen eine günstige Entwicklung erfahren hatten, empfand Tangermünde ebenso wie alle anderen Städte mit aufstrebender Industrie den dringenden Wunsch, an das bestehende Eisenbahnnetz angeschlossen zu werden. Die Bemühungen der Tangermünder Stadtväter, beim Bau der Berlin-Lehrter Bahn berücksichtigt zu werden, scheiterten. Erst als der Elbhafen ausgebaut werden sollte, gab es Interesse an einer Eisenbahnverbindung nach Stendal. Schließlich sollte der Güterumschlag zwischen Schiff und Eisenbahn ermöglicht werden.

1877 fand unter Leitung des Landtagsabgeordneten Thiel eine Tagung statt, während der die Interessenten aus

1





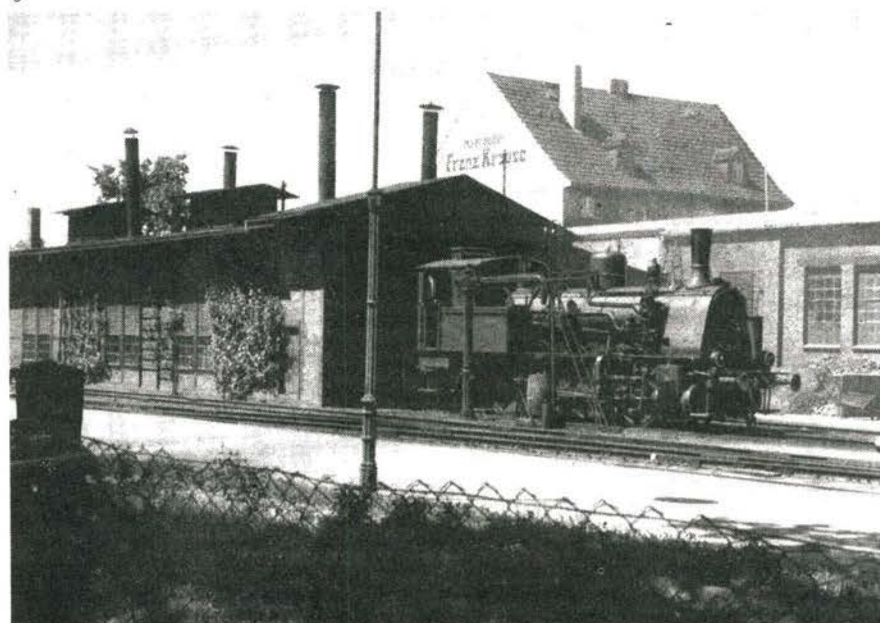
1 Lok Nr. 6 „HUGO MEYER" fährt mit einem Güterzug vom Bf Tangermünde ab nach Stendal. Dahinter abgestellt die Personenwagen 1 u. 2 (ca. 1938).

2 Lok Nr. 7 fährt 1938 mit einem Personenzug aus Stendal kommend in den Bahnhof Tangermünde ein.

Stendal und Tangermünde erste, aber sehr zahlreiche Vorstellungen zum Bau einer Eisenbahnverbindung diskutierten. Zwei Jahre später wurde der Bau einer Straßeneisenbahn mit Pferdebetrieb von Stendal nach Tangermünde erörtert, für die ein Hamburger Ingenieur zu begeistern versuchte. An den Verhandlungen nahmen unter anderem als Hauptinteressierte die Brüder Meyer und der Stadtverordnetenvorsteher Neumann aus Tangermünde teil. Die auf der Chaussee projektierte Bahn sollte 115 000 bis 120 000 Mark kosten und eine hohe Rentabilität garantieren. Aber erst im Jahre 1883 nahm die Realisierung des Bahnprojektes greifbare Gestalt an. Große Verdienste hatte dabei der Tangermünder Bürgermeister Ulrichs. Der Magistrat von Tangermünde beschloß nun die Gründung einer Aktiengesellschaft zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Stendal nach Tangermünde. Kurz vor Weihnachten 1883 legte Ulrichs den Stadtverordneten ein detailliert ausgearbeitetes Eisenbahnprojekt mit Kostenanschlägen, Situations- und Nivellementsplänen sowie einer Rentabilitätsberechnung vor. In dem umfangreichen Entwurf hieß es unter anderem:

„Der ehemals blühende Handel und Verkehr infolge der günstigen Lage am Strom ist mehr und mehr gesunken, weil Tangermünde mit Plätzen in ähnlicher Lage am Elbstrom mangels einer Eisenbahn nicht konkurrieren kann. Durch Verbesserung des Fahrwassers hat sich der Verkehr allmählich gehoben und die Bürgerschaft hofft, daß durch die geplante Eisenbahnverbindung mit Stendal und evtl. Anlage eines Hafens am Tanger Handel und Wandel sich wieder beleben werden."

3



4



3 Lok Nr. 5 „MARKGRAF" 1938 vor dem Lokschuppen in Tangermünde. Als DR-92 6104 wurde sie am 12. Dezember 1963 ausgemustert.

4 Ein PmG am Bahnsteig auf Bf Tangermünde. Hinter dem G-Wagen der Steuerwagen des Triebwagens.

Eröffnung verzögerte sich

Die Konzession zum Bau und Betrieb der Bahn von Stendal nach Tangermünde wurde am 31. März 1885 erteilt, und den Bahnbau leitete der Ingenieur Fr. Fischer.

Die Gesellschaft wurde am 19. September 1885 in das Handelsregister des Amtsgerichts Tangermünde eingetragen. Der Bahnbau begann am 20. Juni 1885. Das Projekt berücksichtigte die Einführung in den Staatsbahnhof Stendal, den Bahnhof vor Stendal und einer Haltestelle in Miltern. Der Bau ging zügig voran: Am 10. Juni 1885 wurden die Angebote für die Hauptgewerke unterbreitet, am 7. Oktober 1885 die Auftragnehmer für die Malerarbeiten am Empfangsgebäude des Bahnhofs Tangermünde gesucht, und am 11. Dezember 1885 die Einfriedungsarbeiten für die Strecke vergeben.

Das Material für den Oberbau lieferte die Union-Aktiengesellschaft Dortmund, die Waggonfabrik Hofmann in Breslau (heute Wroław, VRP), den Wagenpark. Technischer Berater für das Unternehmen war Direktor Schneider von der Braunschweiger Eisenbahn. Die Vermessungen führte der Ingenieur Ernst aus Berlin aus.

Für den Bahnbau mußten 750 000 Mark aufgebracht werden. Davon sollte die Stadt Tangermünde durch die Ausgabe von vierprozentigen Stammobligationen eine Summe von 300 000 Mark beschaffen. Die Brüder Meyer stellten ebenfalls 300 000 Mark bereit und wurden damit zum Hauptaktionär der Bahn. Die restlichen 150 000 Mark sollten durch anderweitige Aktienzeichnungen gedeckt werden.

Obwohl die Bahn eine Aktiengesellschaft war, behielt sich die Regierung die Rechte auf Linienführung, Einrichtung der Haltestellen, auf Verwendung von Militäranwärtern und auf die Verwaltung usw. vor.

Die schon für November 1885 vorgesehene Inbetriebnahme verzögerte sich durch schwebende Enteignungsklagen gegen einige Grundbesitzer. Der dann in Aussicht genommene 1. Januar 1886 konnte aufgrund der ungünstigen Witte-

rung auch nicht gehalten werden, obwohl bereits Arbeitszüge fuhren. Dann wurde schließlich der 1. Februar 1886 festgesetzt, aber erst am 31. März 1886 fand die Abnahme der Bahn statt, und am 1. April 1886 wurde dann die Bahnlinie Tangermünde – Stendal in Anwesenheit vieler Gäste eröffnet. Die Bahn verfügte zu dieser Zeit über Gleisanlagen mit einer Länge von 11,75 km.

Strecke wurde weiter ausgebaut

In den folgenden Jahren entwickelte sich das Unternehmen weiter. Im Bahnhof Tangermünde mußten die Gleisanlagen mehrmals erweitert und der Güterschuppen sowie der Lokomotivschuppen wiederholt vergrößert werden. Neben dem Ausbau der Privatgleisanlage der Zuckerraffinerie entstanden im Laufe der Jahre die folgenden Privatanschlußgleise auf dem Bahnhof Tangermünde:

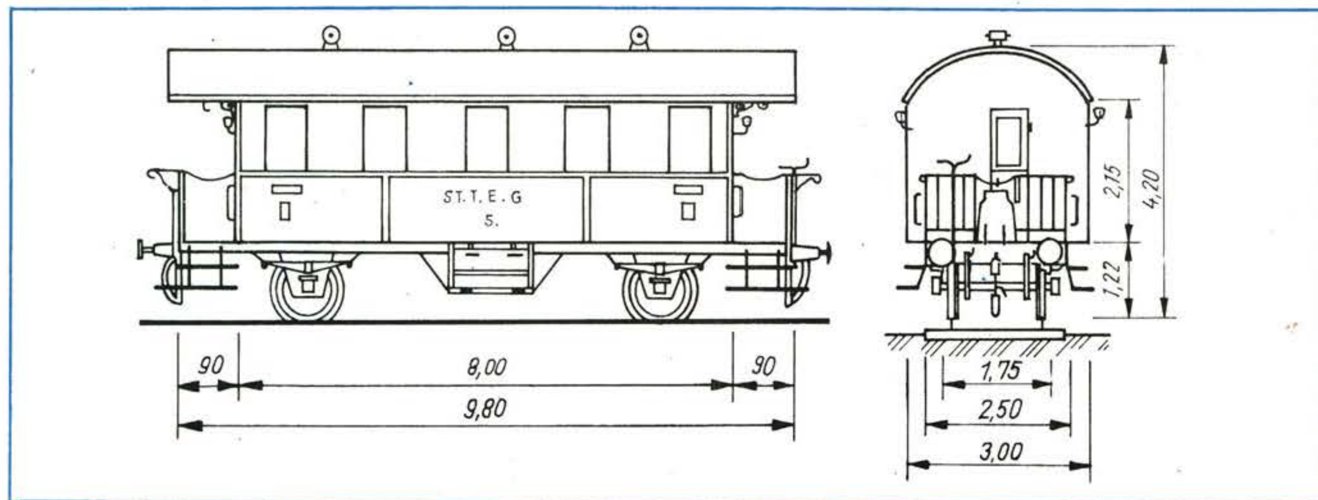
1898 Schiffswerft Friedrich Bettin, 1903 Konservenfabrik Tangermünde, 1904 Anschluß der Kleinbahn Tangermünde – Lüderitz, 1905 Chemische Fabrik (jetzt VEB Leimfabrik), 1919 Märkische Nähr- und Futtermittelfabrik, 1920 Schokoladenfabrik Tangermünde und 1944 das Verbindungsgleis Tangermünde – Fischbeck über die Elbe zur damaligen Genthiner Eisenbahn.

Die Schmalspurbahn von Lüderitz führte parallel zum regelspurigen Streckengleis in den Bahnhof Tangermünde. Das zweiflügelige Einfahrsignal der Stendaler Strecke stand hochoben auf dem Böschungsrand und war schon weithin sichtbar. Tiefer daneben befand sich das Signal der bereits 1917 wieder stillgelegten Lüderitzer Strecke.

Vor Stendal (heute Standal Vorbahnhof) war später ein Gemeinschaftsbahnhof der Stendal-Tangermünde Eisenbahn und der Kleinbahn Stendal-Arendsee.

Im Rahmen der Elektrifizierung der Nord-Süd-Magistrale Magdeburg – Rostock wurden in Stendal auch für die Tangermünder Strecke die Formsignale durch Lichtsignale ersetzt. Die Weichen – sie sind noch vor einigen Jahren vom letzten Preßluftstellwerk auf deutschem Boden bedient worden – sind jetzt an ein modernes Gleisbildstellwerk angeschlossen. Von hieraus wird auch die Tangermünder Strecke ab dem Einfahrsignal auf einem Bildschirm überwacht. So hat heute auf der einstmals untergeordneten Sekundärbahn auch der technische Fortschritt Einzug gehalten.

5



5 Maßskizze des Personenwagens Nr. 5 von Ing. (grad.) Böttcher, der die Wagen und den Triebwagen als Modelle gefertigt hat.

Fotos und Zeichnung: Sammlung der Verfasser

Neben Dampfloks auch ein Triebwagen

Das Handbuch der öffentlichen Verkehrsbetriebe enthält für die Stendal-Tangermünder Eisenbahn-Gesellschaft (St.T.E.G.) im Jahre 1940 vier Dampflokomotiven und einen Triebwagen. Nach persönlichen Angaben des Ingenieurs Karl Böttcher, Sohn des früheren Bahnhofsvorstehers in Tangermünde, gab es bei der St.T.E.G. insgesamt sieben Dampflokomotiven. Die St.T.E.G. beschaffte 1932 einen dieselelektrischen Triebwagen von der Waggonfabrik Wismar. Mit einem 180-PS-Dieselmotor der Firma Deutz und zwei elektrischen Straßenbahnmotoren ausgerüstet, war er einer der ersten dieser Art für eine Privatbahn. Das Fahrzeug verfügte über 72 Sitzplätze und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 60 bis 70 km/h.

Der Betrieb auf der Strecke wurde 1886 mit einem Zug eröffnet, der aus drei Wagen bestand. Hinter der Lok lief ein kombinierter Post- und Gepäckwagen, der später die Nr. 9 erhielt. Ihm folgten die Personenwagen Nr. 1 und Nr. 2. Es waren zweiachsige Flachdachwagen. Der Einstieg erfolgte über die stirnseitige Plattform. Diese 3.-Klasse-Wagen hatten zunächst keine Aborte. Erst später erfolgte dann ein Umbau. Dabei wurde auch die bis dahin übliche durch ein Eisengitter geschützte Ofenheizung durch eine Warmluftheizung ersetzt. Die später angeschafften Plattformwagen 3 und 4 waren dreiachsig, besaßen 2.- und 3.-Klasse-Abteile, aber ebenfalls keine Aborte. Der Wagen 5 hatte zwei Achsen und ein rundes Laternendach. Der Post- und Stückgutverkehr nahm rasch zu, so daß dafür ab 1903 eigene Frankaturmarken benutzt wurden, die die Arbeit sehr vereinfachten. Sie wurden allerdings 1919 wieder abgeschafft.

Jubiläum gründlich vorbereitet

Soweit der Rückblick in die Geschichte der St.T.E.G. Längst ist die Zeit vorbei, in der einige wenige Großaktionäre jährlich große Dividenden kassierten und viele Beschäftigte bei der St.T.E.G. gerade das Nötigste zum Leben hatten. Seit 1949 gehört die ehemalige St.T.E.G. zur Deutschen Reichsbahn. Viele Veränderungen sind seitdem vollzogen worden. Die Strecke wurde zu einer zeitgemäßen Nebenbahn ausgebaut. Und so ist es nur verständlich, daß sich die Eisenbahner des Bahnhofs Tangermünde und die Eisenbahnfreunde der Stendaler AG des DMV 7/32 intensiv auf dieses Jubiläum vorbereitet haben.

Näheres dazu ist auf Seite 33 dieser Ausgabe veröffentlicht.

kurzmeldungen

Lokeinsätze

Bw Aue
Umlauf (KBS 440): Karl-Marx-Stadt (P 18610) 4.03, 7.03 Aue; Aue (P 18619) 5.33, 6.16 Thalheim; Zwönitz (70912) 10.54, 11.04 Lößnitz ob Bf; Lößnitz ob Bf (70913) 11.28, 11.38 Zwönitz; Zwönitz (P 18618) 12.26, 12.50 Aue; Aue (65355) 15.23, 15.53 Zwönitz; Zwönitz (65359) 17.01, 22.47 Karl-Marx-Stadt.
(KBS 450): Aue (66322) 7.43, 9.31 Zwickau; Zwickau (Sa u. So/werkt. 54309/54311) 11.26/13.38, 12.26/14.45 Aue; Aue (Sa u. So 61971) 13.30, 15.14 Annaberg-B. Süd; Annaberg-B. Süd (Sa u. So 61970) 16.17, 18.13 Aue; Aue (P 9675) 16.03, 17.05 Johanngeorgenstadt; Johanngeorgenstadt (66388) 18.30, 19.07 Schwarzenberg.

Est Zwickau
Zwickau (54307) 10.23, 12.10 Schwarzenberg; Schwarzenberg (66330) 13.00, 15.31 Zwickau.

Est Annaberg-B.
Umlauf (KBS 420): Annaberg-B. Süd (64342) 9.45, 14.10 Karl-Marx-Stadt; Karl-Marx-Stadt (64345) 16.52, 19.57 Annaberg-B. Süd.
G. H. (März 86)

Est Wolkenstein
Lokbestand: 99 1561, 99 1582, 99 1585, 99 1606
Täglich verkehren zwischen Wolkenstein und Niederschmiedeberg und zurück noch drei Güterzugpaare, Abfahrt in Wolkenstein 6.30, 11.10 und 14.00.
Lu/Di (März 86)

Bw Nossen
Umlauf (KBS 324): Nossen (62308) 5.00, 6.15 Riesa; Riesa (62309) 7.10, 8.15 Nossen.
(KBS 330): Nossen (P 4733); Meißen (61348) 11.30, 12.20 Nossen; Nossen (61348) 13.40, 14.30 Döbeln; Döbeln (P 7768, P 7773, P 7774, P 7777 Mo–Fr); Döbeln (62328 So–So) 17.15, 18.15 Großbothen; Großbothen (62329) 19.10, 20.10 Döbeln. Döbeln (62322) 4.40, 6.10 Großbothen; Großbothen (62323) 7.15, 8.25 Döbeln; Döbeln (61345) 10.05, 11.00 Nossen; *(KBS 320):* Nossen (62310) 14.10, 15.30 Riesa; Riesa (73349) 17.10, 17.30 Weißig; Weißig (73348) 18.30, 18.50 Riesa; *(KBS 324):* Riesa (62311) 20.00, 21.30 Nossen (oft verkehrt dieser Zug auch eine Stunde früher!).
Klos (März 86)

Bw Bautzen
Umlauf (KBS 240): Bautzen (65244) 11.33, 12.04 Bischofswerda; Bischofswerda (54205) 17.25, 17.53 Bautzen; Bautzen (54207) 17.52, 18.51 Schlauroth; Schlauroth (56281) 15.33, 17.16 Bautzen; Bautzen (66252) 13.45, 16.00 Baruth; Baruth (66253) 16.30, 17.54 Bautzen.
(KBS 246): Bautzen (64222) 7.59, 10.00 Königswartha; Königswartha (64223) 11.04, 12.49 Bautzen; Bautzen (64224) 14.27, 18.50 Hoyerswerda; Hoyerswerda (56273) 8.10, 8.48 Bautzen; Bautzen (59204) 16.10, 16.54 Knappenrode.
(KBS 250/252): Löbau (65231) 7.18, 8.57 Herrnhut; Herrnhut (65232) 10.14, 10.47 Löbau; Löbau (P 17863/17868) 12.40, 17.15 Löbau; Löbau (65223) 17.56, 18.51 Neugersdorf.
Löbau (65221) 8.20, 9.59 Seifhennersdorf, Seifhennersdorf (65222) 10.38, 12.44 Ebersbach; Ebersbach (65224) 13.43, 14.09 Löbau.
(KBS 314): Bautzen (65253) 10.33, 11.02 Wilthen; Bischofswerda–Wilthen P 7833 15.40, 16.22 über Bautzen. *M. R. (März 86)*

Bw Zittau
Umlauf (KBS 250): Zittau (65272) 6.52, 11.15 Bischofswerda; Bischofswerda (65277) 12.24, 17.50 Zittau.
(KBS 240): Zittau (50254) 9.33, 12.14 Bischofswerda; Bischofswerda 14.29, 14.37 Demitz; Demitz 15.07, 15.20 Bischofswerda; Bischofswerda (P 8810) 16.22, 17.23 Bautzen.
(KBS 250): Zittau (65274) 12.50, 18.19 Bischofswerda; Bischofswerda (65279) 19.53, 22.27 Zittau.
(KBS 252): Zittau (P 17870) 16.21, 17.14 Löbau.
(KBS 241): Sechs Übergaben Hagenwerder–Hirschfelde mit Doppelbespannung 52.8.
G. H. (März 86)

Bw Saalfeld (Est Göschwitz)
Lokbestand: 41 1025, 41 1055, 41 1180, 41 1182, 41 1225, 41 1273
Umlauf (KBS 560): Jena Saalbf (P 5003) 4.20, 5.35 Saalfeld; Saalfeld (P 5014) 7.20, 8.30 Jena Saalbf; Jena Saalbf (P 6017) 12.24, 12.33 Göschwitz *(weiter KBS 550)* 12.41, 13.38 Gera; Gera (P 6018) 14.39, 15.52 Göschwitz; Göschwitz (67491) 16.27, 16.49 Stadtroda, Stadtroda (67492) 17.39, 17.52 Göschwitz.
(KBS 560): Saalfeld (59486) 11.00, 12.15 Jena Saalbf; Camburg (52632) 15.57, 17.31 Saalfeld. Göschwitz (66460) 9.35, 11.35 Camburg; Camburg (55445) 13.02, 14.41 Saalfeld; Saalfeld (66476) 17.05, 19.45 Göschwitz.
(KBS 550/530/608): Göschwitz (P 6005) 5.48, 7.19 Gera; Gera Süd (66467) 10.00, 12.30 Naumburg; (Lzv nach Camburg); Camburg (58310 oder D 503 oder P 5035) gegen 16.00.



Erinnerung: 52 8192 in Straßgräbchen-Bernsdorf am 17. Mai 1983 (KBS 221)

Bw Halberstadt
Umlauf (KBS 715): Badersleben (64784) 11.20, 13.00 Halberstadt.
(KBS 675): Halberstadt (67756) 17.37, 20.25 Ilsenburg. *(KBS 673/716):* Quedlinburg (66783) 9.15, 10.00 Ballenstedt Ost; Ballenstedt Ost (66703) 11.00, 13.00 Halberstadt. *(KBS 670):* Halberstadt (P 3489) 16.48, 17.35 Aschersleben. *(KBS 716):* Ermsleben (66780) 7.30, 8.50 Quedlinburg; Halberstadt (67704) 13.20, 13.45 Quedlinburg; Quedlinburg (66792) 7.50, 8.15 Thale; Thale (67701) 9.58, 12.00 Halberstadt.
(KBS 717): Halberstadt (55780) 13.50, 15.40 Blankenburg (über Wegeleben); Blankenburg (55781) 17.35, 19.10 Halberstadt.
(KBS 716): (P 19408) 10.15, 10.45 Thale; Thale (P 19413) 13.51, 14.38 Halberstadt; Quedlinburg (66785) 10.07, 11.30 Ermsleben; Ermsleben (66784) 12.45, 15.19 Halberstadt.

Est Oschersleben
Umlauf (KBS 700): Magdeburg-Buckau (61744) 11.27, 13.35 Oschersleben 15.15, 16.28 Halberstadt; Blumenberg (64775) 12.35, 13.00 Dodendorf; Dodendorf (64774) 13.47, 14.04 Blumenberg; Oschersleben (61745) 14.37, 16.11 Magdeburg-Buckau.
G. H. (März 86)

Zerlegungen
(Fortsetzung aus Heft 11/1985)
Juli: 50 0022 Cs, 44 0890 M
Oktober: 95 0032 M, 95 0040 M, 41 1227 Bn, 50 2407 L, 03 2153 L, 50 0049 St, 50 0051 St
November: 86 1737 M
Dezember: 01 1511 H, 01 1512 L, 52 1630 Z, 58 3005 D, 50 3678 M, Dampfspender 44 1638 E, Lok 5 (ex DR 44 2851) BKK
Januar 1986: 03 2256 H
Februar: 50 3511 Str, 52 1630 Z, Lok 6 (ex DR 44 1278) BKK
März: 52 8099 Bw Cs
Legende: Cs – Raw Cottbus, M – Raw Meiningen, BKK – BKK Geiseltal, Bn – Stahlwerk Brandenburg, L – Raw Leipzig, St – Raw Stendal, H – Raw Halberstadt, Z – Bw Zittau, D – VEB in Dresden, E – Eilsleben, Str – Bw Stralsund.
(Die 52 8098 wurde mit fremden Rahmen wieder aufgearbeitet.)
G. H. (März 86)

Dr.-Ing. Karlheinz Uhlemann, Dresden

Raritäten auf sächsischen Schmalspurgleisen

Wieder hat sich die Raritätenmappe gefüllt mit Skizzen, Daten Fotos und Notizen aus vielen Quellen, so daß eine zweite Folge seltener und wenig bekannter sächsischer Schmalspurwagen vorgestellt werden kann (erste Folge siehe „modelleisenbahner" Heft 9/1983). Es sind Fahrzeugtypen aus den Anfangsjahren, die längst von den Gleisen verschwunden sind, sowie zwei interessante Bahndienstwagen.

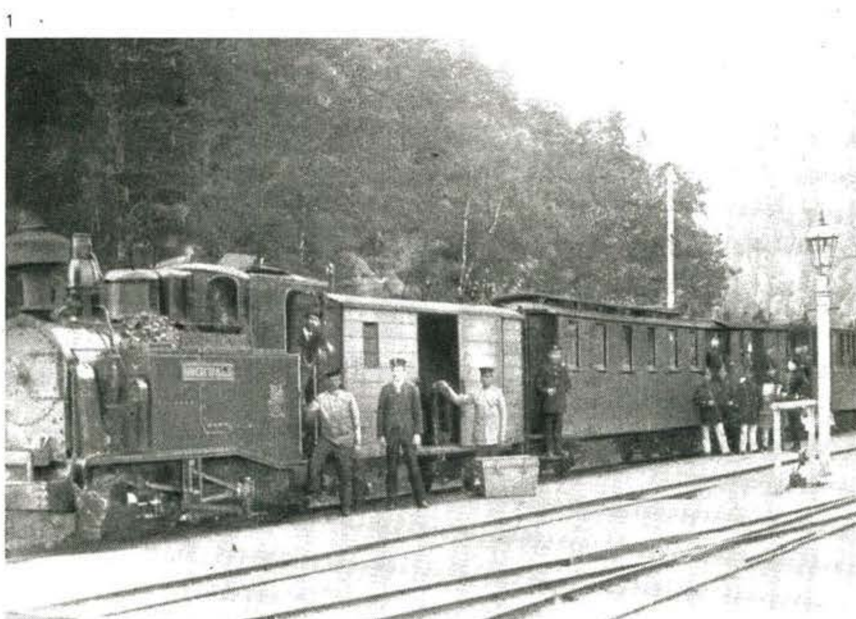
Im Jahre 1886 wurden in den Werkstätten der Sächsischen Staatseisenbahnen Chemnitz, dem heutigen Raw „Wilhelm Pieck" Karl-Marx-Stadt, zwei vierachsige Reisezugwagen für die 750-mm-Schmalspurstrecken gebaut. Dabei handelte es sich um Fahrzeuge, die nur sechs schmale Seitenfenster hatten. Die Wagen dienten als Muster für sieben weitere, die die „Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn" (Z.O.J.E.) erhielt. Hier waren sie ab 1890 im Einsatz. Mit zwei Ausnahmen erhielten diese Wagen 1927 noch eine DRG-Nummer, dann aber verliert sich ihre Spur. Im Umzeichnungsplan von 1950 ist keiner dieser Wagen mehr enthalten. Der Reisezugwagen K 364 wurde bereits 1923 ausgemustert.

Tabelle 1 enthält die komplette Übersicht. Die Maßzeichnung (Abb. 2) wird vor allem die Modellbauer interessieren. Breite und Höhe des Wagenkastens waren – verglichen mit später gebauten Typen – recht bescheiden. Man hatte auf der schmalen Spur noch keine ausreichenden Erfahrungen gesammelt. Im Grundriß ist die reine 3.-Klasse-Variante dargestellt (Z.O.J.E. Nr. 4 bis 7). Bei den Wagen K 97 und K 98 war eines der beiden Abteile für die damalige 2. Klasse ausgestattet. Die Z.O.J.E.-Wagen Nr. 1 bis 3 hatten ein entsprechend kleineres Abteil mit 6 Plätzen (vgl. Tabelle 1). Nach Übernahme der Wagen durch die DRG im Jahre 1927 wurden alle noch vorhandenen Wagen in die 4. Klasse eingeordnet.

Anfänglich verfügten alle Wagen über Ölbeleuchtung und Heberleinbremse (K 97 verkehrte ohne Bremseinrichtung). Zwischen 1915 und 1920 erhielten die Fahrzeuge Gasbeleuchtung und teilweise Körtingbremse. Die Heberleinleitungseinrichtungen blieben für den Einsatz in „gemischten" Zügen erhalten. Auch die Ausstattung mit Öfen erfolgte teilweise erst in diesem Zeitraum. Das Eigengewicht* der Wagen betrug – je nach Ausstattung – zwischen 5 300 und 5 650 kg. Abb. 1 zeigt diesen Wagentyp.

Nachdem in den ersten Betriebsjahren

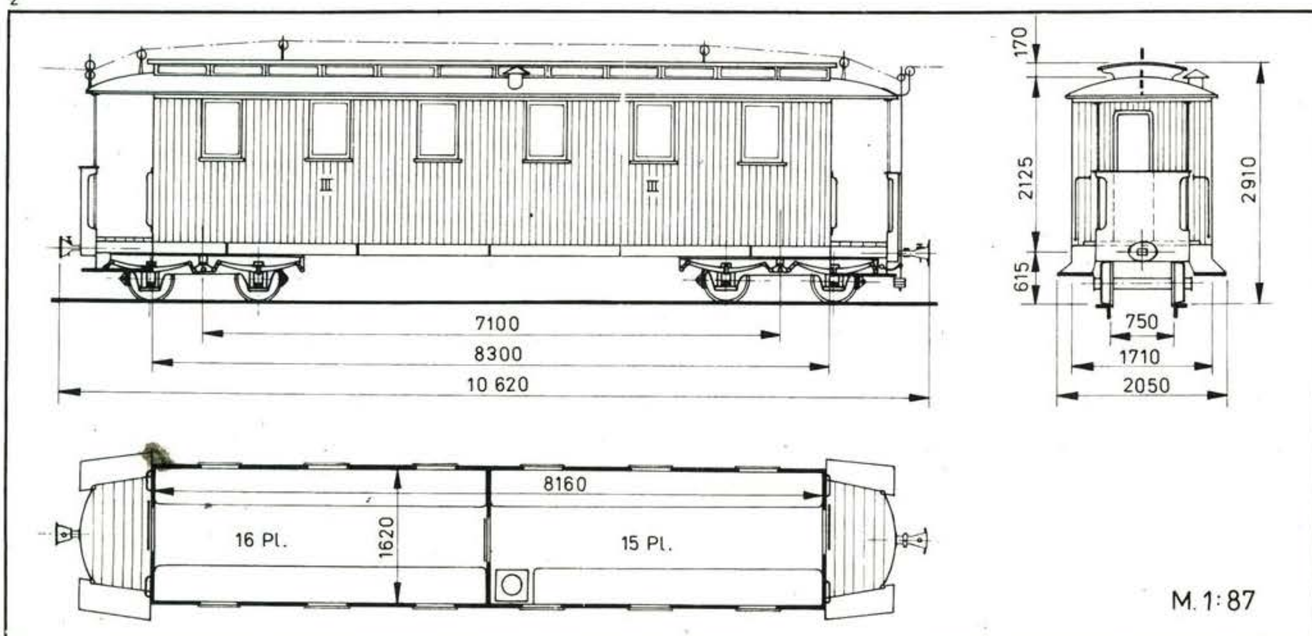
1



1 Ein Zug um die Jahrhundertwende im Bahnhof Oybin. Nach dem als Zugführerwagen dienenden Gw folgt ein vierachsiger Wagen mit sechs Seitenfenstern und Oberlichtaufbau

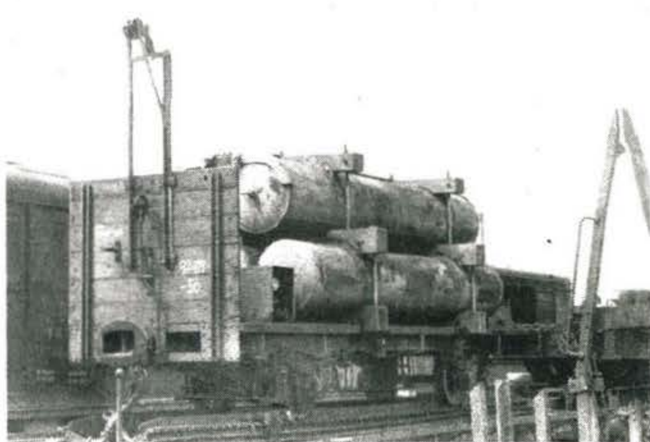
2 Vierachsiger Wagen mit sechs Seitenfenstern und Oberlichtaufbau

2



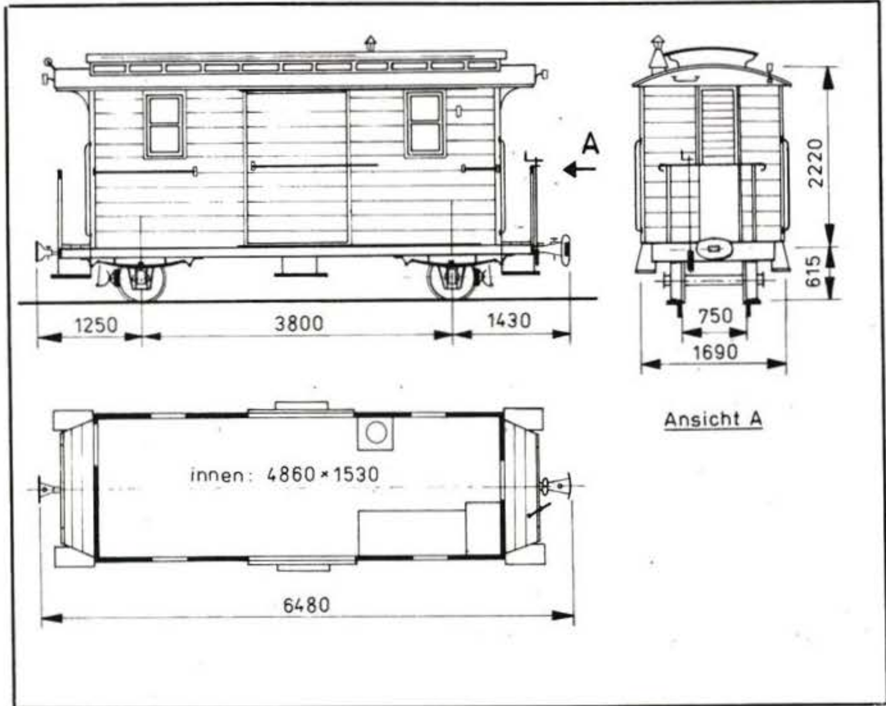


3 Schon etwas angewittert: Wagenkasten eines zweiachsigen Zugführerwagens mit offenen Endbühnen und Oberlichtaufbau (Foto Mai 1985)



4 Der Gaskesselwagen 97-09-56 auf einem regelspurigen Transportwagen im Raw Karl-Marx-Stadt am 23. Juni 1965

5 Maßskizze des Zugführerwagens der Gattung KPw



einige zweiachsige gedeckte Güterwagen als Dienstwagen genutzt worden waren, wurden ab 1886 insgesamt 14 sogenannte „Zugführerwagen mit Gepäck- und Billettverkaufseinrichtung" beschafft. Tabelle 2 enthält alle wichtigen Daten dieser Wagen, soweit sie noch bekannt sind. Die Wagen K 1499 und K 1500 gehörten ursprünglich zum Bestand der Z.O.J.E. Bei einer Tragfähigkeit von 5 250 kg (Ladegewicht* 5 000 kg) hatten die mit zweiachsigen Drehgestellen ausgestatteten Wagen ein Eigengewicht* von nur 3 250 kg. Der auf Abb. 5 dargestellte Oberlichtaufbau wurde erst nachträglich ab 1897 ergänzt. Ölbeleuchtung, Ofenheizung, Hand- und Heberleinbremse (in der Zeichnung nicht mit dargestellt) entsprachen der damals üblichen Bauart. Die beiden ehemaligen Z.O.J.E.-Wagen wurden von 1901 bis 1903 auch zur Postbeförderung benutzt. Dafür erhielten sie vorübergehend einen abgetrennten Postraum. Der Oberlichtaufbau kam erst 1907 hinzu. Auch von dieser Wagengattung ist im Umzeichnungsplan 1950 kein einziges Exemplar mehr enthalten. Und doch hat ein Wagenkasten die Jahrzehnte überstanden (Abb. 3)! Er dient als Brennholzschuppen an einem Bahnwärterhaus in der Nähe von Löbau, war also vermutlich

Tabelle 1 Übersicht über die vierachsigen Personenwagen mit Oberlichtaufbau und 6 schmalen Seitenfenstern

Wagen-Nr.			Baujahr	Zahl der Sitzpl.		Hersteller
Z.O.J.E.	sä. Sts.-Eb (bis 1927)	DRG (ab 1927)		2. Kl	3. Kl	
1	K 352	1314^{K}	1890	6	26	
2	K 353	1313^{K}	1890	6	26	
3	K 354	1312^{K}	1890	6	26	
4	K 362	1333^{K}	1890	—	31	Waggonfabrik
5	K 363	1332^{K}	1890	—	31	A. G. vorm.
6	K 364	—	1890	—	31	Herbrand & Co.
7	K 365	1332^{K}	1890	—	31	Köln-Ehrenfeld
—	K 97	—	1886	15	15	Werkstätten
—	K 98	1316^{K}	1886	15	15	der sä. Sts.-Eb in Chemnitz

Tabelle 2 Übersicht über die zweiachsigen Dienstwagen mit Endbühnen

Wagen-Nr.		Baujahr	Hersteller	Bemerkungen
sä. Sts.-Eb (bis 1927)	DRG (ab 1927)			
K 1451	—	1886	Werkstätten	Ausmusterung
K 1452	2063^{K}		der sächs.	vor 1927
bis	bis	1886	Staatseisen-	K 1459 bis
K 1461	2054^{K}		bahnen in	1897 mit
K 1462	2053^{K}	1889	Chemnitz	Postabteil
K 1499	2052^{K}	1890	Waggonfabrik	
K 1500	—	1890	A. G. vorm. Herbrand & Co. Köln-Ehrenf.	Ausmusterung 9.1922

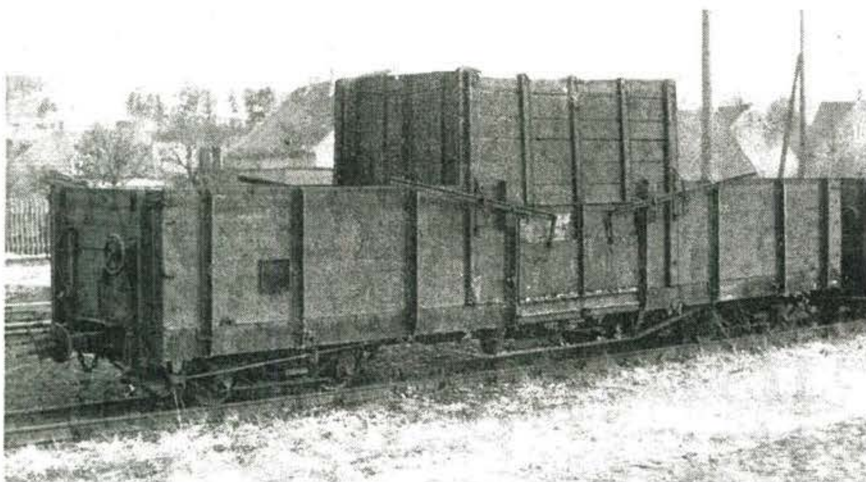
6

3850
620⌀
550⌀
1820
2160
610
3000
5820
6485
750
1950

7

DR 97-10-18 OO
1000
1050
6700
10500
1900

8



6 Maßskizze des Gaskesselwagens (M. 1:87)

7 und 8 Schottertransportwagen der Bahnmeisterei Zittau Nr. 97-10-18. (M. 1:87)

Zeichnungen: Verfasser; Fotos: Verfasser (3 und 8), Sammlung R. Preuß, Berlin (1), G. Meyer, Aue (4)

auf einer der Oberlausitzer Schmalspurstrecken beheimatet. Der genaue Standort wird nicht verraten, denn die seinerzeit diensthabende Kollegin war schon über unser Erscheinen nicht sehr erfreut (wir hatten ihre Hühnerschar erschreckt), und so wollen wir ihr weitere Besuche ersparen.

Das im „me" 6/1970 auf der Seite 174 veröffentlichte Foto eines Schmalspur-Gaskesselwagens gab den Anstoß für die Suche nach Material über dieses Fahrzeug. Es war bis Anfang der 60er Jahre zwischen Oschatz und Mügeln eingesetzt und diente zur Füllung der Gasbehälter der Reisezug- und Dienstwagen für die Gasbeleuchtung. Bei diesem Wagen handelte es sich um einen Einzelgänger, der 1927 im RAW Dresden unter Verwendung des Untergestells eines offenen Güterwagens (Baujahr 1897) entstand. Als Bahndienstwagen erhielt er bei der DRG die Nummer 10 001 K, 1950 die Nummer 7.10 001 und ein Jahr später die Nummer 97-09-56. Der Einzelgänger ist am 14. Mai 1964 ausgemustert und vermutlich bald danach zerlegt worden.
Abb. 4 ist eine der wenigen Aufnahmen, die von diesem Wagen existieren. Die Zeichnung (Abb. 6) entstand auf der Grundlage einer amtlichen Skizze der DRG aus dem Jahre 1929, die nach längerer ergebnisloser Suche der Zufall direkt ins Haus brachte!

Der Transportwagen der Bahnmeisterei Zittau wurde aus einem OO-Wagen umgebaut. Obwohl er nun ein Bahndienstwagen ist, behielt er das alte Gattungszeichen. Er dient noch heute bei Gleisbauarbeiten im Zittauer Schmalspurnetz für Schottertransporte. Durch die baulichen Veränderungen wird die Entnahme des Schotters aus dem Wagen wesentlich erleichtert. Der OO-Wagen wurde 1919 von der Firma Linke-Hoffmann Bautzen (L.H.B.) gebaut und erhielt zunächst die Nummer K 5128. Danach mußte er mehrere Umnumerierungen über sich ergehen lassen (1927: 7083[K], 1950: 7.7083, 1951: 97-20-11), ehe er schließlich als Transportwagen seine jetzige Nummer 97-10-18 erhielt (Abb. 7 und 8).

Quellenangaben

(1) Wagenbücher ausgemusterter Schmalspurwagen im Verwaltungsarchiv des Ministeriums für Verkehrswesen
(2) Fritz-Hager-Archiv Dresden.

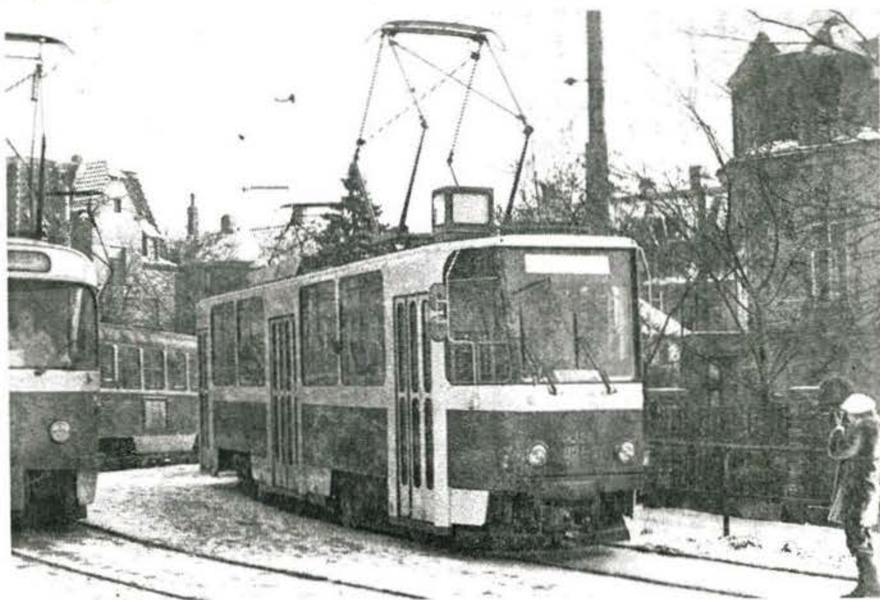
Fußnote

* damalige Bezeichnung

T6A2 in Erprobung

Die ČKD-Werke Smichov haben eine neue Generation von Straßenbahnwagen entwikkelt. Es handelt sich um den thyristorgesteuerten Straßenbahntriebwagen vom Typ T6A2 und den Beiwagen vom Typ B6A2. Diese vierachsigen Trieb- und Beiwagen sind je 14,5 m lang, 2,20 m breit und verfügen über drei Türen. Die Wagenkästen entstanden in geschweißter Leichtbauweise. Für den Verkehrskunden von besonderem Interesse sind auf dem Dach angebrachte große Anzeigen für die Liniennummer und eine vergrößerte Fahrtzielanzeige.
Bewährte Baugruppen und Agrregate sowie Elemente der Innenausstattung des Wagens entsprechen denen des Typs T4D/B4D. Die Gestaltung des Fahrgastraumes wurde im wesentlichen beibehalten. Verändert ist dagegen die elektrische Ausrüstung, das Bremssystem und das Bedienpult für den Fahrer. Der Triebwagen verfügt über vier Fahrmotore mit einer Leistung von je 45 kW. Die maximale Geschwindigkeit beträgt 55 km/h. Der Wegfall des bisher üblichen Motorgenerators wird den Schallpegel im Stand senken.
Der Beiwagen ist mit den bewährten Drehgestellbaugruppen vom Typ B4D ausgerüstet. Trieb- und Beiwagen besitzen zur Reduzierung des Rangieraufwandes einen Rückwärtsfahrschalter.
Ebenfalls wurden Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem Betrieb mit den T4D- bzw. B4D-Wagen berücksichtigt. Außerdem arbeiteten das Herstellerwerk, die Nahverkehrsbetriebe der DDR, der VEB Wissenschaftlich-technisches Zentrum des Kraftverkehrs Dresden und die Staatliche Bahnaufsicht der DDR bei der Konstruktion sehr eng zusammen.
Aufbauend auf die guten Testerfahrungen mit dem Typ T4D im Jahre 1964 wurde wiederum der VEB Verkehrsbetriebe Dresden mit der Erprobung der Fahrzeuge für die DDR beauftragt. Zuvor lief das Fahrzeug bereits zu Versuchszwecken auf dem Prager Straßenbahnnetz.
Ziel des Einsatzes in Dresden ist es, alle projektierten Parameter, wie Energieeinsparung durch die Thyristersteuerung, Reduzierung des Arbeitsaufwandes im Betriebsablauf und Instandhaltungsprozeß sowie die Senkung der Ausfälle und der Störungen im Betriebsablauf, nachzuweisen.
Seit Anfang Februar 1986 rollt der T6A2 durch Dresden, und die Probefahrten sind zunächst bis zum Herbst vorgesehen. Für diese Zwecke werden noch ein weiterer Triebwagen sowie ein Beiwagen erwartet. Damit ist es möglich, alle Varianten einer Zugbildung zu testen und somit auch spezifische Aussagen für einzelne Nahverkehrsbetriebe zu erhalten. Dabei sollen die Fahrzeuge außerdem im Linienverkehr getestet werden, um Hinweise und Meinungen der Fahrgäste zu berücksichtigen. Das Erprobungsprogramm sieht eine maximale Fahrleistung der Fahrzeuge vor.
Aus dem Test der Prototypen ergeben sich abschließende Festlegungen für die Serienproduktion, die voraussichtlich in den Jahren 1987/88 beginnen wird. Nach Ablauf der normativen Nutzungsdauer der T4D- bzw. B4D-Wagen werden diese Fahrzeuge auch in Dresden durch die Typen T4A2/B6A2 ersetzt. Das wird jedoch nicht vor 1990 sein.
Die Aufnahme vom Tw 226 001-2 entstand am 7. Februar 1986 in der Endschleife Wilder Mann der Dresdner Verkehrsbetriebe.

Text und Foto: VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden



Reinhard Demps (DMV), Berlin und Harald Jungbär (DMV), Magdeburg

Zwischen zwei Parteitagen

Straßenbahnneubaustrecken in der DDR von 1981 bis 1985

Im vergangenen Jahr wurden in unserem Land rund 200 000 Wohnungen fertiggestellt. Das ist ein Zuwachs, den es bisher noch nicht gegeben hat. Für etwa 600 000 Bürger haben sich damit allein 1985 die Lebensbedingungen wesentlich verbessert. Neue, freundliche Stadtteile entstanden, wie Berlin-Marzahn, Leipzig-Grünau, Dresden-Gorbitz und Erfurt-Wiesenhügel. Hinzu kommt zunehmend die innerstädtische Bebauung, denn bis 1990 wird bekanntlich die Wohnungsfrage als soziales Problem in unserer Republik gelöst sein.
Dabei hat auch der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) zunehmende Aufgaben zu erfüllen, geht es doch vor allem darum, die neuen Wohngebiete



Auch in dem neu entstandenen Stadtbezirk Berlin-Marzahn nimmt die Straßenbahn als Massenverkehrsmittel neben der S-Bahn einen hohen Stellenwert ein. Dieses Foto mit zwei KT4D-Zügen der Linien 11 und 12 entstand an der Endstelle Bahnhof Marzahn.
Foto: I. Migura, Berlin

mit energiegünstigen und umweltfreundlichen Nahverkehrsmitteln verkehrlich zu erschließen. Neben den S-Bahnen, der U-Bahn und dem Omnibus fällt der Hauptanteil auf die Straßenbahn.
Mit dem zu Beginn der 70er Jahre beschlossenen Wohnungsbauprogramm und dessen planmäßige Realisierung wurden auch die Straßenbahnnetze in verschiedenen Städten der DDR ausgebaut. Dazu kommen moderne und leistungsfähige Fahrzeuge aus der ČSSR. Sie bilden heute schon vielfach das Rückgrat des Straßenbahnnverkehrs.
Die Fahrabstände sind auf einzelnen Linien verdichtet und die Liniennetze an die sich veränderten Verkehrsströme angepaßt worden. Neue Betriebshöfe entstanden und werden noch hinzukommen.
Auch in den nächsten Jahren sind weitere Straßenbahnstrecken geplant. Die Straßenbahn hat sich aber auch in der jüngsten Vergangenheit einige Verkehrsleistungen zurückerobert. Erinnert sei dabei an die Straßenbahnrundfahrten in Dresden und den Güterverkehr in einigen Städten.
Den Umfang der Streckenerweiterungen zwischen dem X. und XI. Parteitag der SED zeigen die Angaben in Tabelle 3. Sie veranschaulichen deutlich, daß neue Wohngebiete und Stadtteile auch einen umfangreichen Verkehrsbau erfordern. Dabei wird künftig nach wie vor die Straßenbahn eine bedeutende Rolle einnehmen.

Tabelle 1 Wohnungsbau in der DDR

Jahr	WE insgesamt	davon Neubau
1981	185 350 WE	122 731 WE
1982	187 053 WE	122 417 WE
1983	197 221 WE	122 636 WE
1984	207 034 WE	121 564 WE

WE – Wohnungseinheiten

Tabelle 2 Entwicklung der Straßenbahnnetze

	1981	1982	1983	1984
Anzahl der Straßenbahnlinien	161	171	176	182
Linienlänge in km	1 691	1 866	1 912	1 993
beförderte Personen (in Mill)	1 324	1 348	1 396	1 414
Personenbeförderungsleistung in Mill. Personenkilometer	5 148	5 282	5 884	6 198

beide Tabellen entnommen aus:
Statistisches Jahrbuch der DDR 1985, Staatsverlag der Deutschen Demokratischen Republik, Berlin 1985

Tabelle 3 Straßenbahn-Neubaustrecken 1981–1985

Jahr	Datum	Linien	Stadt	Streckenführung	Länge in km
1981	30. 4.	3	Erfurt	Melchendorfer Straße – Kranichfelder Straße	1,1
	6. 10.	1	Nordhausen	Oberstadt – Krankenhaus und Endschleife am Bahnhof	0,9
	20. 12.	6, 8	Halle (S.)	Böllberger Weg – Südstadt	
	30. 12.		Naumburg (S.)	Ringschließung auf anderer Strecke nach Bau eines Fußgängerbereichs	0,55
1982	4. 7.	1, 5	Frankfurt (O.)	Wintergarten – Neuberesinchen	1,5
	2. 9.	15	Leipzig	Knauthstraße – Grünau Nord	2,6
	6. 10.	12, 11	Berlin	Gleisschleife Biesdorf, Elisabethstraße – Bahnhof Marzahn	–
		14, 18	Berlin	Gleisdreiecke Bruno-Leuschner-Straße – Henneckestraße	4,9
	7. 10.	6, 7, 8	Potsdam	Waldstraße – Wohngebiet Stern	5,5
	20. 11.	5, 6, 7	Brandenburg	Leninallee – Karl-Sturm-Straße (Wohngebiet Hohenstücken)	1,8
	5. 10.	5	Karl-Marx-Stadt	Stollberger Straße – Neukirch (Teilstrecke im Wohngebiet Fritz Heckert)	1,6
	30. 12.	3, 8, 12	Halle (S.)	Wilhelm-Pieck-Ring – Beesen	2,9
1983	15. 5.	6	Magdeburg	Breitscheidstraße – Herrenkrug	2,0
	1. 10.		Frankfurt (O.)	Inbetriebnahme der neuen Zentralhaltestelle	–
	5. 10.	2, 3	Plauen	Neubaugebiet Chrieschwitzer Hang	3,6
	6. 10.	2, 17	Dresden	Cotta – Wölfnitz	1,2
	6. 10.	3	Erfurt	Kranichfelder Straße – Melchendorf	1,5
	31. 10.	12, 33	Leipzig	Schönau – Militz, Plovdiver Straße	1,8
	22. 12.	2	Nordhausen	Betriebshof Ausfahrt – Stadtpark	0,7
1984	7. 4.	2, 3	Schwerin	Großer Dreesch II – Großer Dreesch III	2,15
	27. 4.	8, 12	Magdeburg	Immermannstraße – Olvenstedt	4,5
	3. 6.	1	Gera	Neue Trasse parallel zur Geschäftsstraße Sorge	0,5
	30. 9.	12, 33	Leipzig	Plovdiver Straße – Miltitz, Burghauser Straße	1,2
	2. 10.	4	Cottbus	Bonnaskenplatz – Schmellwitz	2,9
	5. 10.	42	Dresden	Teilstrecke im Wohngebiet Gorbitz	0,7
	21. 12.	63, 70	Berlin	Hohenschönhausen, Gehrenseestraße – Zingster Straße	4,6
1985	1. 4.	6, 10	Berlin	Leninallee – Marzahn Ost und Teilinbetriebnahme Betriebshof Marzahn	1,3
		10	Berlin	Rhinstraße zwischen Allee der Kosmonauten und Hohenschönhausen, Hauptstraße	2,7
	1. 5.	4, 9	Potsdam	Berliner Straße – Babelsberg über die Humboldtbrücke	1,5
	6. 7.	6	Erfurt	Melchendorf – Wiesenhügel	1,0
	4. 10.	42	Dresden	Gorbitz, Platz der Eisenbahner – Kirschenstraße	0,7
	23. 11.	6, 9	Brandenburg	Karl-Sturm-Straße – Hauptfriedhof	0,6
	30. 11.	8	Leipzig	Grünau Süd – Lausen	2,6

Quellenangaben

(1) Kurzinformationen in: Verkehrsgeschichtliche Blätter
(2) Informationen von Nahverkehrsfreunden im DMV
(3) Archiv Schreiner, Leipzig

Straßenbahn – aktuell

Gegenwärtig gibt es in der DDR 181 Straßenbahnlinien in 26 Städten und Gemeinden. Um rund 60 Kilometer ist seit 1981 das Gleisnetz gewachsen, das derzeit 2 000 Kilometer lang ist. Standen vor fünf Jahren 2 300 Triebwagen und 2 200 Beiwagen zur Verfügung, so sind es gegenwärtig über 2 500 Triebfahrzeuge und fast 2 000 Beiwagen. Dazu kommen noch rund 700 Gelenkzüge.

1 Aus dem Stadtbild nicht mehr hinwegzudenken ist die Straßenbahn auch in Frankfurt (Oder). Am 1. Juli 1982 wurde hier eine Neubaustrecke nach Neuberesinchen eröffnet. U. B. z. drei Gotha-Züge in der dortigen Wendeschleife.

2 Auch in Plauen erhielt das Streckennetz Zuwachs. Hier ein für die Inbetriebnahme des neuen Abschnittes in das Neubaugebiet am Chrieschwitzer Hang vorbereiteter KT4D-Zug am 5. Oktober 1983.

3 Seit dem 4. Juni 1984 fährt die Geraer Straßenbahn durch dieses Haus (siehe auch „me" 8/83, S. 17). Geras Einkaufsstraße Sorge wurde in eine Fußgängerzone umgewandelt, und die hier existent gewesene Straßenbahn fährt jetzt auf einer 1 km langen zweigleisigen Neubaustrecke.

4 Am 2. Oktober 1984 wurde in Cottbus ebenfalls eine neue Trasse in Betrieb genommen. Sie verbindet das Stadtzentrum mit dem künftigen Wohngebiet Schmellwitz. Die Aufnahme entstand während der Eröffnungsveranstaltung an der Cottbuser Stadthalle.

5 Neue Straßenbahnstrecken gibt es in der Hauptstadt vor allem in den Stadtbezirken Marzahn und Hohenschönhausen. Weitere sind vorgesehen. Die BVB-Linien 11 und 18 verbinden das nördliche Stadtzentrum mit neuen Wohngebieten. Dieses Foto zeigt einen KT4D-Zug in der Wilhelm-Pieck-Straße.

6 Am 4. Oktober 1985 ist das Dresdner Straßenbahnnetz um den 550 m langen Abschnitt Platz der Eisenbahner – Kirschenstraße in Dresden-Gorbitz erweitert worden.

Fotos: V. Vondran, Gera (1 und 2), I. Migura, Berlin (3), U. Thomsch, Cottbus (4), H. Wille, Berlin (5) und I. Köhler, Berlin (6)

mosaik

1



2



3



4



5



6







Von 1981 bis 1985 wurden bekanntlich 925 km Strecken der DR elektrifiziert, zu denen auch die Magistrale Berlin–Rostock zählte.
Links oben:
Ex 125 „Stoltera" zwischen Neustrelitz und Admansdorf am 9. August 1983 mit einer Lokomotive BR 132. Der Zug zwei Jahre später an gleicher Stelle mit einer Ellok.
Einige Bauetappen bei Elektrifizierungsarbeiten auf dieser Strecke zeigen die anderen Bilder.

Fotos: B. Sprang, Berlin (2)
I. Migura, Berlin (3)







vorbild-modell

1



2



3



4



5



6



1



2



Dipl.-Ing. Gerhard Wiedau, Berlin
Dipl.-Ing. Peter Eickel (DMV), Dresden

Zwei „neue"

Vorschläge für H0-Modelle der Gattung Omm und G

Vorbild und Modell – dieses Thema fand bei zahlreichen Lesern lebhaftes Interesse. Mit dieser Beitragsfolge möchten wir eine kleine Hilfestellung für Frisuren bzw. Umbauten an Wagenmodellen geben. Heute stellen wir den Omm „Linz" ausführlicher vor und beschreiben das Modell eines Wagens des Gattungsbezirkes „Posen" als einfachen Basteltip. An dieser Stelle sei der AG 1/40 gedankt, die uns für die Fotoarbeiten freundlicherweise einige Teile ihrer neuen H0-Gemeinschaftsanlage überließ.
Die Redaktion

Fotos: A. Stirl, Berlin

Thomas Eißler, Jena

„Straßen-Bekanntschaften"

100 Jahre Auto! Grund genug, einige Entwicklungen auf dem Gebiet des Automobilbaus vorzustellen. Wir haben uns allerdings für einige „neue" Mini-Autos im Maßstab 1:87 entschieden, die in der Werkstatt des Jenaer Modellbahnfreundes Thomas Eißler entstanden. Und ganz sicher erfüllen wir mit den praktischen Hinweisen dazu viele Leserwünsche. Mehr zu diesem Thema erfahren Sie in der Zeitschrift „Modellbau heute" aus dem Militärverlag der DDR. Darüber hinaus möchten wir unsere Leser auf zwei Beitragsfolgen hinweisen, die in den Heften 2 und 3/86 der Zeitschrift „Der deutsche Straßenverkehr" mit der Überschrift „100 Jahre Auto" erschienen sind. – Dr. Peter Kirchberg schildert darin einige der spannenden Kapitel aus der Geschichte des Automobilbaus!

Alle hier gezeigten Modelle entstanden nach Vorbildzeichnungen, entsprechen also wie die auch im Heft 7/1985 vorgestellten Modelle ausgewählten Nutzfahrzeugen bzw. Pkw. Als Grundlagen haben sich das Buch „Nutzfahrzeuge" (Autor P. Witt) und die Zeitschrift „KFT" (beide Verlag Technik, Berlin) als wahre Fundgruben erwiesen.
Da das rollende Material auf den Modellbahnanlagen weitestgehend vorbildgetreu ist, so sollte dies möglichst auch für die Straßenfahrzeug-Modelle zutreffend sein. Wirken Modellbahnanlagen und Dioramen nicht erst dadurch überzeugend bzw. als durchgestaltete Themen?

Meine Modelle sind im wesentlichen aus handelsüblichen Kfz-Modellen, Plasteresten (Polystyrol), dünnem Messingblech, Kupferdraht, Zeichenkarton, VERO-Bastelzubehör u. a. entstanden. Außerdem sollte man sich jedes übriggebliebene Teil aufheben, denn ein Verwendungszweck findet sich eigentlich immer.
Rückspiegel und Scheibenwischer werden aber aus 0,5 mm starkem Kupferdraht und Messingfolie zusammengelötet und in 0,5-mm-Befestigungslöchern eingeleimt. Schnittstellen, wie sie beim Verkürzen von Fahrgestellen oder Fahrerhäusern entstehen, kann man mit Alkydharz-Ziehspachtel ausgleichen und nach dem Trocknen verschleifen. So richtig gewinnt aber ein Automodell erst durch die entsprechende Inneneinrichtung, indem wir den Motor andeuten sowie das Lenkrad und den Fahrer nicht vergessen. Ein dafür dankbares Objekt ist besonders der Lkw W 50 in der Nenngröße H0.
Auspuffanlagen können aus Kupferdraht gebogen werden. Zum Verkleben unterschiedlicher Materialien wie Plaste und Metall hat sich bestens der Klebstoff „Saladur" bewährt. Den letzten Schliff erhält aber jedes Automodell durch eine sorgfältige farbliche Gestaltung. Hierfür eignet sich besonders gut Alkydharz-Autolackfarbe. Sie greift die Oberfläche der Plastemodelle nicht an und läßt sich gut mischen. Auch Feinheiten sind nach dem Lackieren noch gut zu erkennen. Der einzige Nachteil: eine längere Trockenzeit. Aufreibe-Buchstaben eignen sich hervorragend für die Beschriftung von Lkw-Planen bzw. -Kofferaufbauten. Auch deshalb, weil es verschiedenfarbige Schriften gibt. Nur sollte man sie anschließend mit Klarlack lackieren, um sie wischfest zu machen.

1 Deutrans-Lastzug Volvo F 89. Grundmodell ist der Volvo F 88, das entsprechend farblich behandelt und mit diversen Kleinteilen wie Rückspiegeln, Scheibenwischern, Lenkrad u. a. bestückt wurde. Der Anhänger entstand aus einer verlängerten Pritsche vom Anhänger E 5–2, Plasteresten und Rädern des Volvo-Anhängers, beide Planen aus Zeichenkarton.
Arbeitszeitaufwand: ca. 10 Stunden

2 Škoda-Lkw MTS 24 Kipper. Grundmodell ist die Škoda-Zugmaschine mit verkürztem Fahrerhaus. Aus einer Rasierklingen-Verpackung entstand die Kippmulde, der Kippmechanismus stammt vom G5-Anhänger. Für den Trabant-Kombi waren zwei „Trabis" notwendig! Arbeitszeitaufwand: Kipper ca. 12 und Kombi ca. vier Stunden

3 Deutrans-Sattelzug Volvo F 89 mit Großraumauflieger BUDA-MOBIL. Die Zugmaschine ist ein verkürzter Volvo-Lkw, und für den Auflieger kam ein Fahrgestell des Rungenaufliegers von PREFO in Frage. Die Pritsche besteht aus mehreren Plasteschachteln (Rasierklingenverpackung), die Plane aus Zeichenkarton; die Räder des Aufliegers stammen vom TT-Modell des W 50.
Arbeitszeitaufwand: ca. 18 Stunden

4 Raba-L 26-Lastzug HUNGAROCAMION. Auch dieses Modell entstand aus einem Volvo-Lastzug, wobei das Fahrerhaus von einem DAF-Modell (Kibri, BRD) stammt und farblich behandelt wurde. Die Lastzugpritsche besteht aus einer verlängerten Pritsche des E 5–2; Hänger und Planen sind wie beim Deutrans-Lastzug aufgebaut.
Arbeitszeitaufwand: ca. 14 Stunden

5 Volvo F 88-Kühlzug. Auch hierfür wurden ein Volvo-Lkw sowie ein Prefo-Kühlcontainer verkürzt und ein Kühlaggregat aus Plasteabfällen „konstruiert". Für den Anhänger konnten ein verlängerter PIKO-Container sowie ein Volvo-Anhänger komplettiert werden.
Arbeitszeitaufwand: ca. 20 Stunden

6 Volvo F 88-Kipper. Beim Lkw-Grundmodell wurden Fahrerhaus sowie Fahrgestell verkürzt und der Kippaufbau aus Verpackungsmaterial für Rasierklingen gebaut. Arbeitszeitaufwand ca. 16 Stunden

Fotos: Verfasser

Omm-Wagen „Linz"

Dieser geschweißte offene Güterwagen wurde ab 1941 in zwei Varianten gebaut:
– als Omm-Wagen, Gattungsbezirk „Linz" mit 1 000 mm hohen Bordwänden und
– als Ommu-Wagen, Gattungsbezirk „Villach" mit 1 550 mm hohen Bordwänden.
Das Untergestell war einheitlich gestaltet, und durch die außenliegenden Langträger konnten die sonst üblichen Kastenstützen entfallen. Der Wagen hatte angenietete Kopfstücke, Achshalter und Tragfederböcke. Jedoch waren die Achshalter als auch Tragfederböcke an besonderen Achshalterträgern befestigt.
Darüber hinaus besaßen sie ein räumliches Sprengwerk, Gleitlagerradsätze für 20 Mp⁺ (1 000 mm Laufkreisdurchmesser, 1 956 mm Achslagermittenabstand, 115 mm Achsschenkeldurchmesser, 185 mm Nabendurchmesser) sowie neunlagige 1400 mm lange Blatt-Tragfedern mit 120 mm × 16 mm Blattquerschnitt und Einfachschakenaufhängung. Diese Bauart ließ sich als Umsetzwagen auf die sowjetische Breitspur verwenden; sie besaß abbordbare Seitenwände. Sie war außerdem auch auf Stirnkippanlagen einzusetzen, weil die von Kniewellen gehaltenen Stirnwände klappbar ausgeführt wurden.

1951 bis 1954 wurden diese Wagen aus dem Gattungsbezirk „Linz" in die Gattungsnummer 42 umgezeichnet, und die Wagen des Gattungsbezirkes „Villach" erhielten die Gattungsnummer 43. Die Deutsche Reichsbahn rekonstruierte solche Güterwagen Ende der 50er Jahre. Dabei erhielten die Fahrzeuge UIC-Rollenlagerradsätze, und die Stirn- sowie Seitenwände wurden mit Blech beplankt.
Die Wagen waren außerdem mit einer Druckluftbremse (Bauart Hik-G), mit einem Steuerventil (Hikp 1-gl), mit einem Bremsgestängesteller (DA 2-300) sowie mit Hülsenpuffern ausgerüstet. Einige Exemplare der „Linzer" sind gegenwärtig bei der DR noch unter der Gattungsschlüsselnummer 5570 als El-Wagen eingesetzt.
Im „me" 10/1984, Seite 25, wurde bereits die Zeichnung des Omm-Wagens „Linz" veröffentlicht, der die exakten Maße zu entnehmen sind. *G. W.*

Einige technische Daten des Vorbilds:

Länge über Puffer	10 100 mm
Achsstand	6 000 mm
Ladelänge	8 720 mm
Ladebreite	2 756 mm
Ladehöhe	1 000 mm (1 550 mm „Villach")
Ladefläche	24,03 m²
Laderaum	24,03 m³ (37,26 m³ „Villach")
Eigenmasse	10 500 kg ohne Handbremse 10 700 kg mit Handbremse
Lademasse	24 500 kg
Tragfähigkeit	25 500 kg.

1 Das aus dem PIKO-Modell des „Villach" entstandene Modell des Omm-Wagens „Linz". Peter Eickel beschreibt in der Umbauanleitung auf Seite 22 die wichtigsten Arbeitsschritte

2 Ebenfalls von Peter Eickel stammt das Modell des G-Wagens Gattungsbezirk „Posen"

(Fortsetzung auf Seite 22)

Omm „Linz" – Modellvorschlag

Der Omm „Linz" läßt sich relativ leicht aus dem PIKO-Ommru „Villach" (Kat.-Nr. 5/6413/010) herstellen. Am Fahrgestell sind keine Änderungen erforderlich. Nachdem das Fahrgestell vom Oberteil getrennt ist, wird dieses wie folgt bearbeitet.

Wir sägen zuerst vier Bretterfüllungen (drittes bis sechstes Brett von Oberkante) des „Villach" aus. Ebenso ist mit den Türen zu verfahren. Die schrägen Türstreben-Reste entfernt man am besten mit einer Schlüsselfeile oder einem Bastelmesser. Die Bretterfugenimitation ist nachzuritzen. Beide Gehäuseteile verleimt man zu einem neuen Oberteil, dabei sollte Plastikfix möglichst sparsam verwendet werden. Die neue Türsektion stammt vom vierachsigen Lowa-Wagen von PIKO (Kat.-Nr. 5/6423/010), und zwar verwenden wir die kleinen Türen. Haben wir diese in das Gehäuse eingeklebt, sind nur noch die neuen schrägen Türstreben (Profile ebenfalls vom PIKO-OOr) anzubringen. Das Oberteil befestigen wir auf dem Fahrgestell – und der Omm „Linz" ist fertig! Wenn sauber und vorsichtig gearbeitet wurde, kann man auf eine farbliche Nachbehandlung verzichten. Da die Beschriftung nahezu erhalten bleibt, ist nur noch das Eigentumsmerkmal DR neu aufzubringen (Pinsel bzw. Anreibebuchstaben).
P. E.

„Umbau Nr. 2"

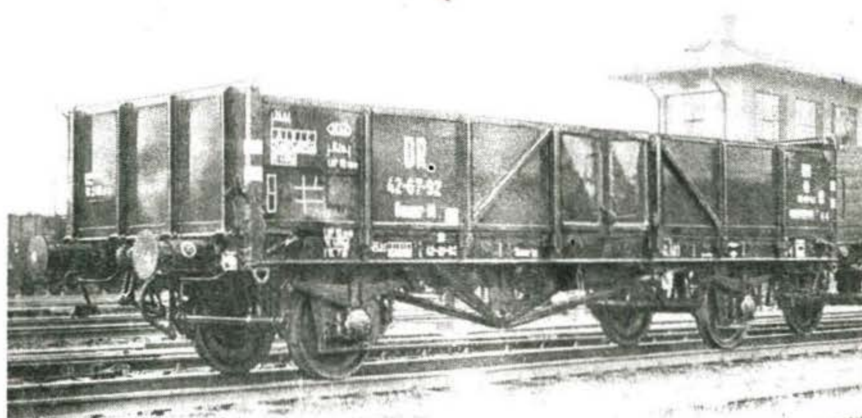
Vor allem Liebhabern des Eisenbahn-Zeitraumes bis zu Beginn der Umstellung auf computergerechte Kennzeichnung der Fahrzeuge dürfte die nachfolgend beschriebene „kleine Feierabendbastelei" interessieren. Der auf Seite 20 abgebildete Wagen Gattungsbezirk „Posen" entstand auf der Basis des PIKO-G-Wagens (Kat.-Nr. 5/6445/010). Das Modell dieses Flachdach-G-Wagens wurde unter Verwendung von Fotos eines polnischen Wagens frisiert. Will man auf handelsübliche Teile zurückgreifen, so sind erforderlich: ein Bremserstand mit Bremserhaus (VEB PREFO Dresden), ein Bremserhaus (dito), zwei Speicherradsätze (VEB PIKO).

An einer Stirnseite des G-Wagens werden die Puffer, die Tritte und die gravierten Griffstangen und Trittbretter entfernt. Ist das bei den letzteren beendet, muß die Brettimitation mit einer Nadel wieder eingeritzt werden. Das Bremserhaus wird genau über der Türoberkante flachgefeilt und darauf ein 5 mm breites Stück des zweiten Bremserhauses (von der Unterkante beginnend „Türrest" abfeilen) mit Plastikkleber befestigt. Nach dem Aushärten erfolgt ein Angleichen an das untere Bremserhaus, was bei sehr sauberem Arbeiten allerdings nicht notwendig wird. Diese Baugruppe kleben wir an die vorbereitete Stirnwand.

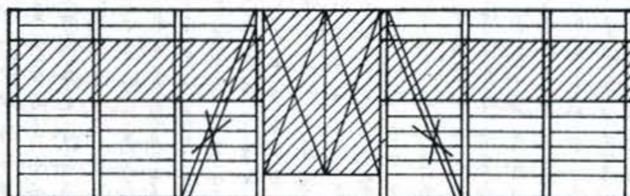
Ein 0,5 mm dickes Stück Polystyrol wird gemäß Zeichnung ausgesägt, vorgebogen und an das Wagendach angeklebt. Das Bremserhaus erhält oben ebenfalls den notwendigen Radius, so daß ein „nahtloser" Übergang entsteht. Die Klebestelle an der Dachoberseite ist zweckmäßigerweise zu spachteln und zu schleifen. Wenn keine Ansatzstellen mehr zu erkennen sind, wird das Dach gestrichen. Günstig hat sich dafür schwarzer Schultafellack erwiesen. Sind alle Arbeiten sauber ausgeführt worden, brauchen wir nur die Stellen, an denen sich früher die Tritte und Griffstangen befanden, farblich (oxydrot bzw. rotbraun) etwas nachzubessern.
P. E.

· damalige Bezeichnung

3



4



3 Offener 24,4-t-Wagen des Gattungsbezirkes „Linz" mit Anschriften nach 1954

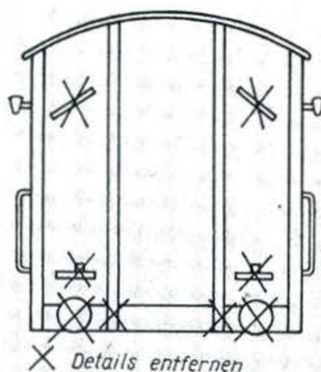
4 Unmaßstäbliche Darstellung der zu entfernenden Teile am PIKO-Modell „Villach"

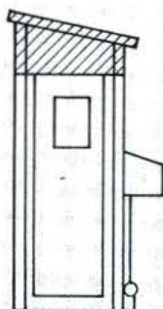
5 Unmaßstäbliche Darstellung der baulichen Veränderungen für das H0-Modell des „Posen"

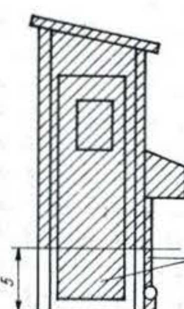
Fotos: A. Stirl, Berlin (1 und 2), Sammlung G. Wiedau, Berlin (3)

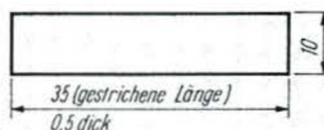
Zeichnungen: P. Eickel Dresden (4 und 5)

5









H0-Modellgleisweichen als „Schaltweichen" umgerüstet

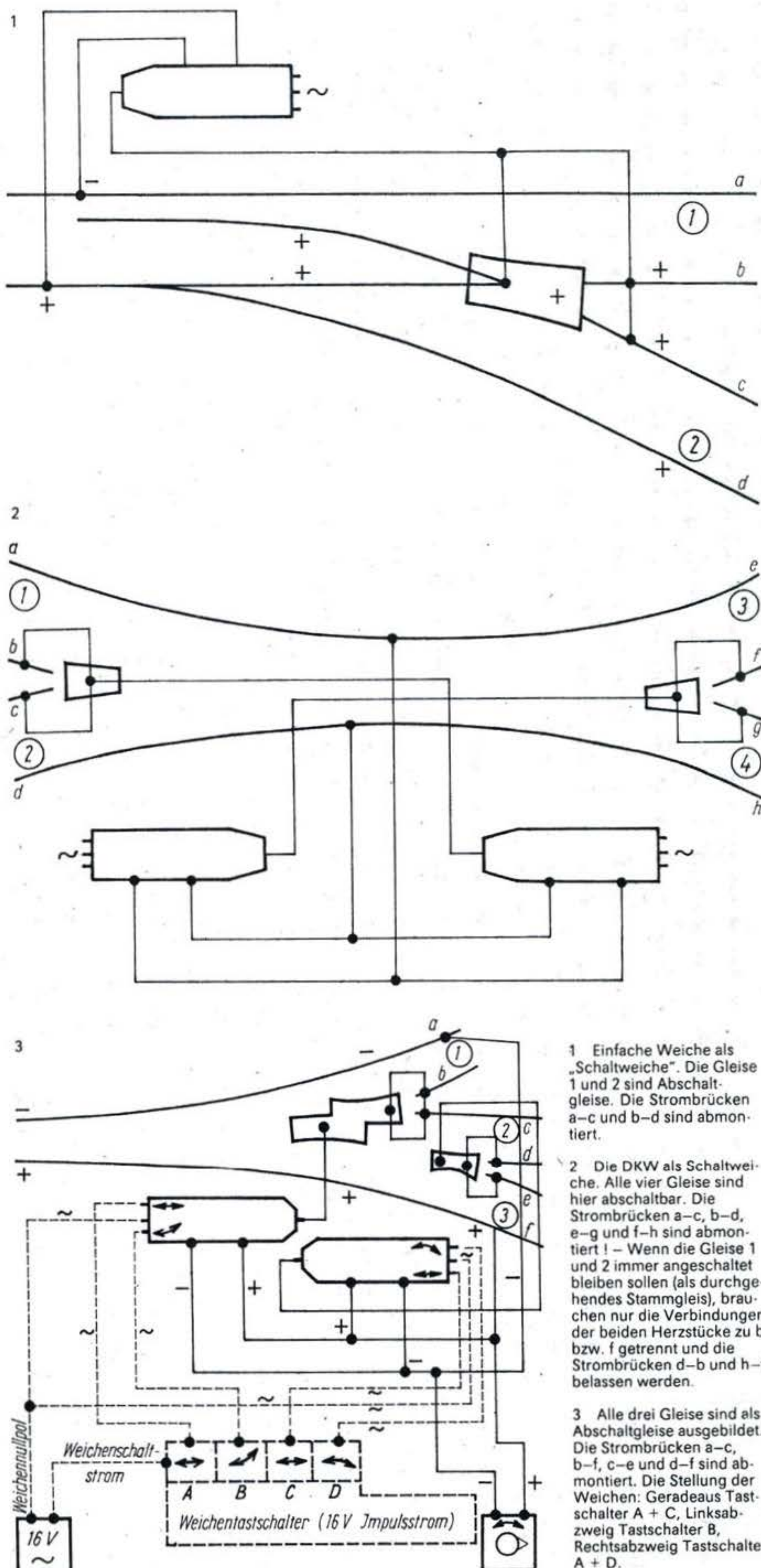
In der zur H0-Standardgleisweiche P 30 bzw. P 31 gehörige Betriebsanleitung wird u. a. eine Schaltung für die Fahrstraßensicherung empfohlen. Bei dieser Sicherung bewirkt der mit dem Antriebsteil mechanisch (aber nicht elektrisch!) verbundene einpolige Umschalter ein alternatives An- und Abschalten des Stamm- bzw. des Zweiggleises. Dadurch ist bei falschgestellter Weiche jeweils in dem betreffenden Gleis der Fahrstrom abgeschaltet. Dieses Verfahren läßt sich prinzipiell auch mit Modellgleisweichen realisieren, da auch sie am handelsüblichen Antriebsteil den hierfür erforderlichen elektrisch getrennten Umschalter aufweisen.

Im folgenden soll nun ein anderes Verfahren der wechselweisen Gleisabschaltung mittels Weichen vorgestellt werden. Dieses erweist sich besonders für Modellgleisweichen, wo erfahrungsgemäß manchmal infolge nicht einwandfrei funktionierenden Zungenkontakte Störungen auftreten, als recht vorteilhaft; denn es erfolgt dabei über den einpoligen Umschalter eine zusätzliche Fahrstromsicherheits-Versorgung. Außerdem fallen die beiden Trenngleisjoche mit den dazugehörenden Verdrahtungen weg. Einfache Weichen (Zweiwegweichen – auch Bogenweichen), doppelte Kreuzungsweichen und Doppelweichen (Dreiwegweichen) werden entsprechend den Abbildungen 1, 2 und 3 problemlos und mit nur wenigen Handgriffen zu „Schaltweichen" umgerüstet. Die betreffenden Strombrücken zwischen Backen- und Stummelschienen werden entfernt, und man stellt die erforderlichen leitenden Verbindungen mittels Draht oder besser Kontaktblech, eingeschoben und festgeklemmt zwischen einerseits Herzstück bzw. Schiene und andererseits Schwellenband, her.

Zu beachten ist aber, daß die abgebildeten Schaltweichen bzw. Gleisabschaltungen ohne besondere Vorkehrungen lediglich für das Bedienen von Stumpfgleisen verwendbar sind. Andernfalls – wenn mehrere Schaltweichen in eine gemeinsame geschlossene Gleisfigur eingebaut sind (z. B. bei Überholungs- und Kreuzungsgleisfiguren) – treten im Falle konträr gestellter Weichen beim Überfahren der Schienentrennstelle (am Gleisstrang zwischen den beiden gegensinnig gestellten Weichen) Kurzschlüsse auf. Dem kann aber leicht vorgebeugt werden, indem man die betreffenden Weichen parallel schaltet – d. h. beide mit einem Schaltimpuls gleichzeitig stellt.

Falls die Gleisabschaltungen nicht – wie beschrieben – funktionieren (z. B. bei alten Weichenantrieben, vor 1967), sind am Weichenantriebskörper die beiden Rückmeldeanschlüsse oder (und) die beiden Impulsstrom-Steueranschlüsse zu vertauschen.

Text und Zeichnungen: Dr. E. Haufe, Dresden



1 Einfache Weiche als „Schaltweiche". Die Gleise 1 und 2 sind Abschaltgleise. Die Strombrücken a–c und b–d sind abmontiert.

2 Die DKW als Schaltweiche. Alle vier Gleise sind hier abschaltbar. Die Strombrücken a–c, b–d, e–g und f–h sind abmontiert! – Wenn die Gleise 1 und 2 immer angeschaltet bleiben sollen (als durchgehendes Stammgleis), brauchen nur die Verbindungen der beiden Herzstücke zu b bzw. f getrennt und die Strombrücken d–b und h–f belassen werden.

3 Alle drei Gleise sind als Abschaltgleise ausgebildet. Die Strombrücken a–c, b–f, c–e und d–f sind abmontiert. Die Stellung der Weichen: Geradeaus Tastschalter A + C, Linksabzweig Tastschalter B, Rechtsabzweig Tastschalter A + D.

Wolfgang Hensel, Berlin

Anschriften an Reisezugwagen (3. Teil)

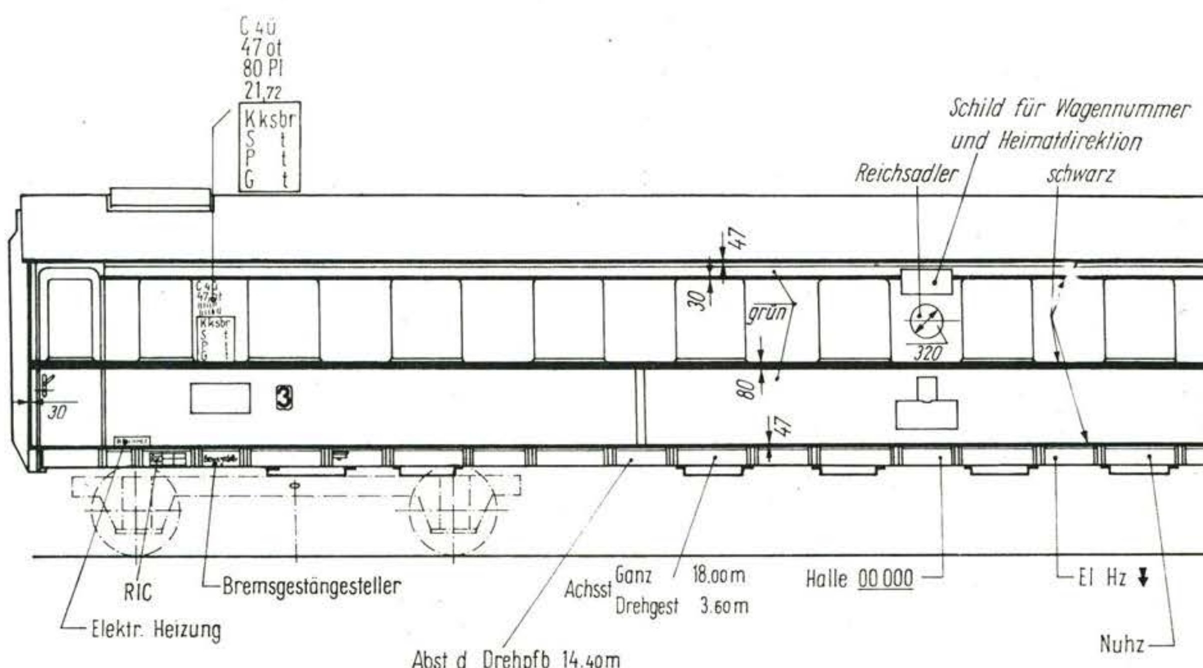
Von 1920 bis 1945 (Fortsetzung)

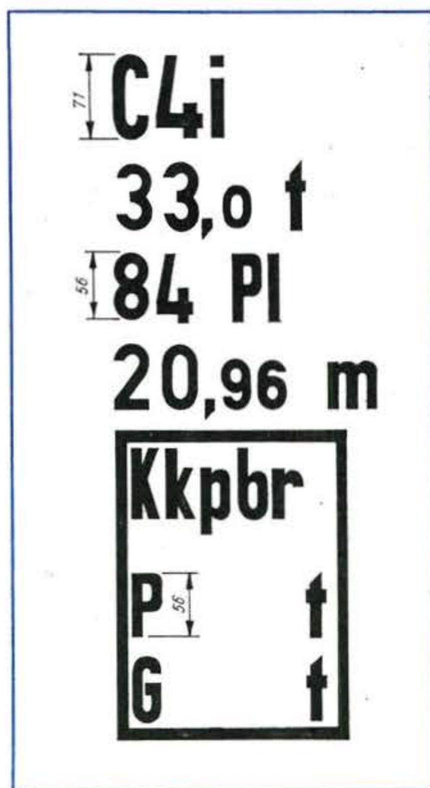
Ab Mai 1935 wurden erneut der Anschriftenspiegel und das Eigentumsmerkmal verändert. Die auf besonderen Schildern angebrachten Wagennummern und die Direktionsnamen entfielen. Sie befanden sich nun als erste Zeile des Anschriftenspiegels direkt unter der Dachkante auf der linken oberen Wagenseitenwand. Die Schrifthöhe für die dem Numerierungsplan von 1930 entsprechende Wagennummer blieb mit 125 mm höher als die übrigen Anschriften.
In gleicher Schrifthöhe wurde die Abkürzung der Reichsbahndirektion hinter der Wagennummer angebracht. Das Eigentumsmerkmal bestand aus dem faschistischen Reichsadler, unter dessen linken Flügel das „D" und rechten Flügel das „R" des Kurzzeichens „DR" für Deutsche Reichsbahn angebracht war. Das Eigentumsmerkmal fand unterhalb des Fensterbandes in der Wagenmitte Platz. Es dauerte wiederum mehrere Jahre, bis alle Wagen so gekennzeichnet waren.
Auch in bezug auf die Wagennumerierung wurden weitere Ergänzungen notwendig, die sich aus der faschistischen Annektions- und Kriegspolitik ergaben. So erhielten die nach der Annektion Österreichs und der Tschechoslowakei einverleibten Wagen Nummern der Reihe 200 001 bis 212 000. Für sämtliche nach dem Überfall auf Polen von den Polnischen Staatsbahnen angeeigneten Wagen war die Nummernreihe 250 001 bis 257 000 verbindlich. Die 1940 aus Elsaß-Lothringen erbeuteten Wagen mußten in die Reihe 260 001 bis 265 000 eingeordnet werden. Die während des zweiten Weltkriegs entstandenen Behelfspersonenwagen der Gattungen MCi und MC4i erhielten Wagennummern im 300 000er Bereich. Alle Wagen mit einem Alter mehr als 40 Jahren erhielten ab etwa 1940 eine „0" vor der Wagennummer. Diese Fahrzeuge bezeichnete man auch als sogenannte Nullwagen.
Bis in die Mitte der 20er Jahre wurden im Wageninnern Hinweisschilder aus Emaille verwendet, die man mit dem Einsatz neuer Werkstoffe im Wagenbau mehr und mehr durch Schilder aus Aluminiumlegierungen oder Kunststoffen (Plaste) ersetzte.

Die Farbgebung der Reisezugwagen folgte dem bereits nach 1910 bei den Preußischen Staatsbahnen verwendeten Olivgrün und wurde später auf das bekannte Dunkelgrün für die Normalreisezugwagen umgestellt. Die Neubau-Reisezugwagen bekamen zusätzlich schwarze Zierstriche in der Wagenmitte und unter der Dachkante, die ebenso wie die Farbgebung, bis nach 1945 beibehalten wurden.
Die Farben entsprachen der in der Farbenkarte für Fahrzeuganstriche Nr. 840 B 8 enthaltenen Liste des Reichsausschusses für Lieferbedingungen (RAL). Im einzelnen gab es folgende Festlegungen:

Wagen	Farbton	RAL-Farbe
1. Personen-, Post- und Gepäckwagen, Triebwagen der Hamburger Vorortbahn	grün	RAL 29
2. Wagen der Berliner Stadt- und Vorortbahn		
a) oberhalb der Brüstung		
2. Klasse-Abteile	blau	RAL 31
3. Klasse-Abteile	gelb	RAL 16
b) unterhalb der Brüstung	rot	RAL 10
3. Trieb- und Beiwagen mit Ausnahme der Wagen zu 1. und 2.	creme	RAL 20 m
a) oberhalb der Brüstung		
b) unterhalb der Brüstung	rot	RAL 10
4. Rheingoldwagen und Schnelltriebwagen		
a) oberhalb der Brüstung	creme	RAL 20 m
b) unterhalb der Brüstung	violett	RAL 35 h
5. Sonderwagen der Strecke München–Oberammergau		
a) oberhalb der Brüstung	creme	RAL 20 m
b) unterhalb der Brüstung	blau	RAL 33

Anmerkung:
Die Abgrenzung der verschiedenen Farben und die Absatzlinien waren durch Zeichnungen des Reichsbahn-Zentralamtes für die einzelnen Wagengattungen festgelegt worden.





1 Anschriften-Übersicht und Anordnung der Zierstreifen (Absatzlinien) an einem vierachsigen Reisezugwagen (1935)

2 Ab 1935 wurden die Bremsanschriften innerhalb des sogenannten Anschriftenspiegels eingerahmt. Über dem Gattungszeichen befand sich die 125 mm hohe Wagennummer und Abkürzung der Heimat-Reichsbahndirektion.

Zeichnung: aus (6)

Die von der MITROPA in den Wagenpark der DRG bzw. DR eingestellten Schlaf- und Speisewagen trugen einen karminroten Anstrich mit der Aufschrift des Einstellers. Sie wurden, ebenso wie die Wagen der ISG, nicht nach dem Numerierungsplan der Bahn, sondern auf der Grundlage eines speziellen Nummernplans mit drei- bis fünfstelligen Wagennummern versehen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß an Hand der Unterschiedlichkeit der Eigentumsmerkmale und der Wagennummern die Einsatzzeiten von Reisezugwagen mit bestimmten Anschriften auf maximal 10 Jahre genau innerhalb des dargestellten Zeitraumes eingegrenzt werden können. Eine Reihe von Fotodokumenten zeigen aber auch, daß nicht immer exakt alle Weisungen eingehalten wurden. Letzteres betrifft insbesondere die Schreibweise der Gattungszeichen, die Stelle, wo das Eigentumsmerkmal anzubringen war und andere geringfügige Differenzen.

Quellenangaben

(1) Wagenkunde, Lehrheft „m 13" der Deutschen Reichsbahn-Lehrmittelgesellschaft, ohne Datum (1941?)

(2) Merkbuch für die Fahrzeuge der Reichsbahn, Teil IV, Wagen (Regelspur), Ausgabe 1928

(3) Alphabetisches Verzeichnis der Eigentumsmerkmale der Personen- und Gepäckwagen (Teil II), herausgegeben vom Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Berlin im Mai 1935

(4) Diener, Wolfgang: Die Reisezugwagen und Triebwagen der Deutschen Reichsbahn 1930, Herausgeber: Dipl.-Ing. Gustav Röhr, Krefeld 1977

(5) Dienstvorschrift für die Erhaltung der Wagen in den Reichsbahn-Ausbesserungswerken, Teilheft 8: Anstriche und Anschriften DV 984, T 8, Mainz 1938

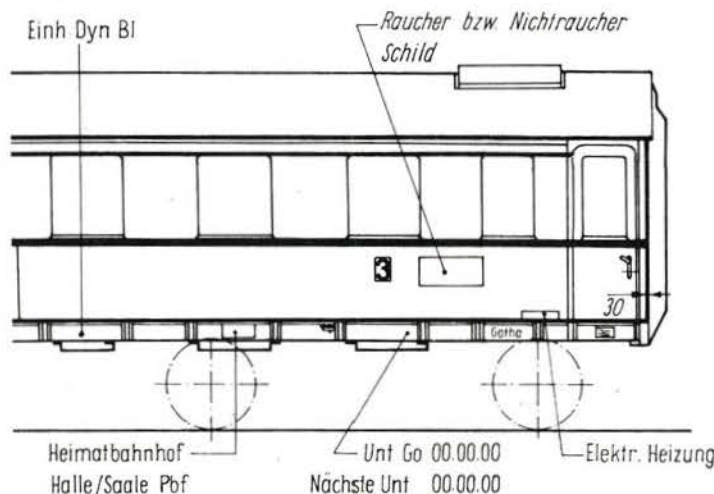
(6) Zeichnungsunterlagen des Reichsbahnausbesserungswerkes „Herbert Warnke" Delitzsch

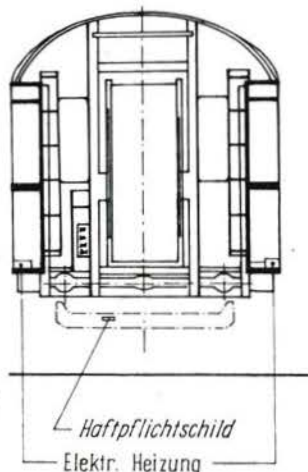
Wagenpark wird modernisiert

Zahlreiche Schnellzüge der Britischen Eisenbahnen haben einen neuen farbenfreudigen Anstrich erhalten. Außerdem wurde die Innenausstattung des Wagenparks völlig modernisiert. Die Züge kommen auf den Strecken nach Südwales und Bristol zum Einsatz. Es ist vorgesehen, in diese Verjüngungskur weitere Fahrzeuge einzubeziehen. Mit prächtigen Farben präsentiert sich nun auch der wichtigste Zug zwischen London und Manchester, genannt „Manchester Pullman". Er wird von einer 5-kV-Welchselstrom-Elektrolok gezogen. Auch die neuen Züge des „Gatwick Express" zwischen London und dem Flughafen Gatwick haben diese neuen Farben erhalten.

Die Schnellzugwagen der Britischen Eisenbahnen werden auch für den berühmten „Flying Scotsman-Express" verwendet, der seit einigen Monaten die schnellste Fahrzeit seiner Geschichte erreicht hat. Die 632 km lange Strecke zwischen London und Edinburgh wird – einen Halt in Newcastle eingerechnet – in 4,5 Stunden zurückgelegt. Das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 140 km/h!

RSp.





Lothar Nickel (DMV), Berlin

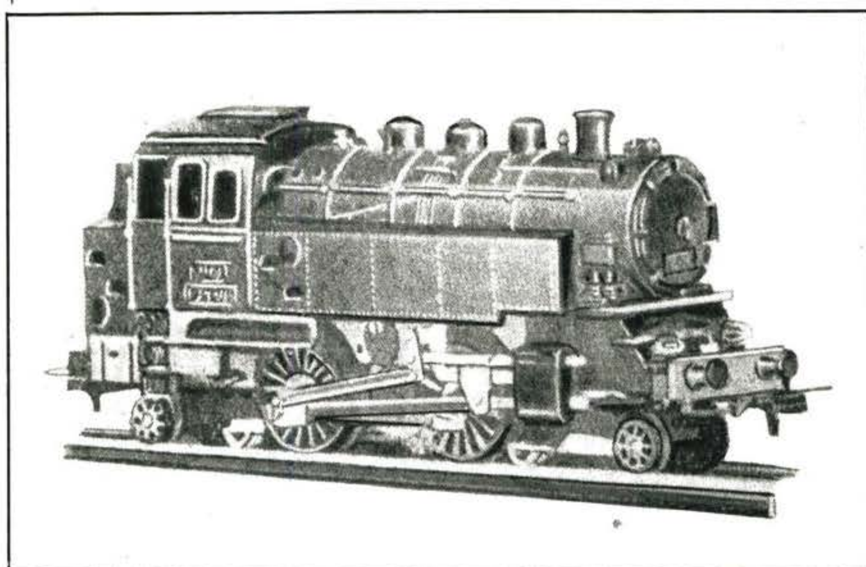
Kleine Eisenbahn zur Stunde Null

Von den Anfängen unseres Modellbahnwesens – Teil 4 und Schluß
Fortsetzung aus Heft 3/1986, Seite 16/17

Dieses Messeangebot war insgesamt schon recht erfreulich, wenn auch die Fahrzeuge heutigen Anforderungen an eine vorbildgerechte Ausführung in keiner Weise entsprechen; aber schließlich liegen dazwischen rund 35 Jahre der Weiterentwicklung.
Auch auf dem Gebiet der populärwissenschaftlichen Eisenbahnliteratur gab es 1949 einen bemerkenswerten Anfang. Als Kinderbuch erschien im Verlag Volk und Buch, Leipzig, von Helmut Sperling der an farbigen Illustrationen reiche Band „Die Eisenbahn erobert die Welt", ein empfehlenswertes Geschichtsbuch, das 1956 nochmals in verbesserter Form im Jugendbuchverlag Ernst Wunderlich eine Neuauflage erlebte.

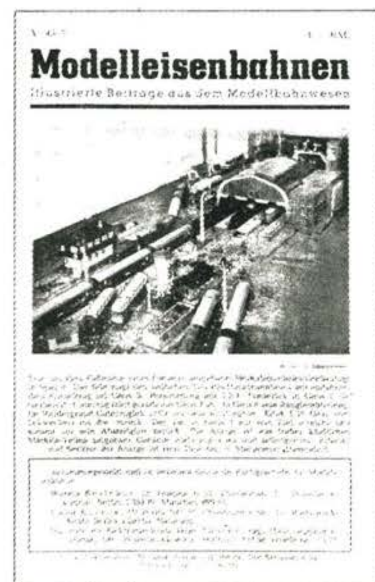
Es muß wohl bereits nach der Gründung der DDR – etwa im Frühjahr 1950 – gewesen sein, als ein neuer Name zusammen mit einer kleinen zweichsigen Tenderlok bekannt wurde: Johannes Gützold aus Zwickau. Diese Lok, ein Monstrum für 75,– Mark, noch für Dreischienengleis, mit Scheibenrädern, einfachen Treibstangen (keine Kuppelstangen!) und einem anscheinend in einer Sandform gegossenen Gehäuse sollte der Ausgangspunkt für zahlreiche Modell-Lokomotiven werden, deren derzeitige Krönung das neuste Modell der BR 56^{20-29} ist. Doch abgesehen vom Äußeren funktionierte diese Maschine einwandfrei! Und sie wies eine ausgezeichnete Zugkraft auf, begründet durch ihre hohe Eigenmasse. Aber diese benötigte sie auch angesichts der schwer laufenden Wagen mit Zapfenlagern!
In dieselbe Zeit fällt die internationale Umbenennung der Spurweite 00 in H0, und das „zähe Ringen" um die allgemeine Einführung des Zweischienen-Gleichstrom-Systems, das eigentlich schon vor 1945 begonnen hatte, fand noch immer keinen Abschluß. Die Entscheidung der DDR fiel schließlich mit dem Erscheinen der ersten PICO-EXPRESS-Eisenbahnen aus Sonneberg im Jahre 1950 zugunsten des vorbildgerechten Zweischienensystems, obwohl andere Erzeugnisse für das Dreischienensystem noch eine Zeitlang parallel gefertigt wurden. Aber gleich fanden sich auch Werkstätten, die Umbauten von Fahrzeugen auf das Zweischienen-Gleichstrom-System durchführten.
Die PICO-Bahnen kamen als erste H0-Eisenbahn in der DDR aus einem volkseigenen Betrieb, dem VEB Elektroinstallation Oberlind. Der Staat schätzte die Modelleisenbahn zu Recht als polytechnisch wertvolles Spielzeug für die Jugend ein und hatte den Aufbau einer eigenen Modellbahnindustrie beschlossen. Wenn auch die ersten Fahrzeuge ihrem Aussehen und Aufbau nach dem Stand von 1936 entsprachen, so sollte sich das sehr schnell ändern, wie das baldige Erscheinen von Lok-Modellen der Baureihen 55 und E 44 bewies.
Doch auch die damaligen privaten Hersteller ruhten sich nicht aus: Die *Firma Schüttpelz, Berlin,* brachte Kleinstglühlampen auf den Markt und bestückte damit auch das von ihr entwickelte Tages-Lichtsignal. Daneben gab es einen aus Blech gefertigten Ci-Einheitswagen in nicht ganz gelungenen Proportionen in H0-Größe.
Von der Firma HERR kamen – in Metall-Druckguß-Ausführung und H0-Größe – ein dreiachsiger Abteilwagen (später in Duroplast) und ein offener Güterwagen der Gattung Villach heraus. Leider funktionierte der Abteilwagen nur als Zweiachser, da das mittlere Lager nicht seitenverschiebbar angeordnet war. Das Zubehörsortiment wurde durch ein Vorsignal und einen Satz Signalbaken erweitert. Ein Bahnübergang, Warnkreuze und ringisolierte Lokräder folgten. Auch das PRIMUS-Gleis mit Metallschwellen kam von dieser Firma.
Die altbekannte Firma Rehse, Leipzig, brachte sehr gute Lok-Bausätze heraus, so z. B. in H0 die BR E 18 mit einem Motor von Ehlcke, später auch die E 94. Auch eine Schnellzugpostwagen gehörte zum Sortiment.
Bausätze kamen auch in der Folge wiederum von Ehlcke sowie von Gebert. PIKO erschien mit den ersten vierachsigen Güterwagen in seinem Sortiment nach Vorbildern der LOWA-Wagen.
Als weiterer wichtiger Schritt in Richtung besserer Vorbildtreue industriell-

1



1 Die beiden ersten PICO-Loks waren ein 1'B1'-Dampflokmodell, das an die Einheitslok der Baureihe 71 erinnert, und eine sehr „gestauchte" E 18 (nicht abgebildet).

Repro: Verfasser (aus PIKO-Katalog 1952)



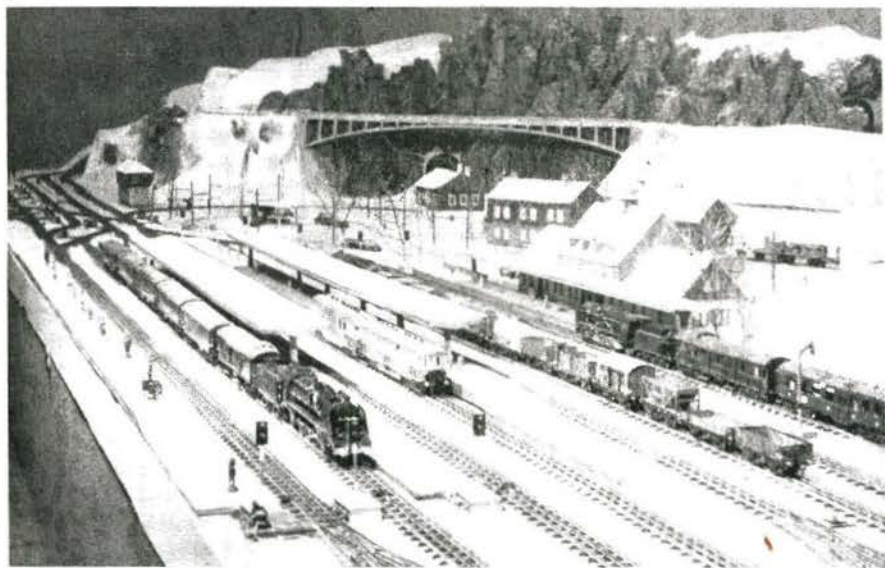
hergestellter Modellbahnlokomotiven kann das Erscheinen des Modells der BR 24 von Gützold gewertet werden, allerdings anfangs nur für das Dreischienensystem.

Zeuke & Wegwerth, Berlin, zeigten ihre neuen Spur-0-Fahrzeuge in Duroplastausführung (Loks und Schnellzugwagen). Liebmann, Stadtilm, präsentierte – erstmals nach dem Kriege – eine (wenn auch verkürzte) Schnellzuglok der Achsfolge 2'C1' mit Schnellzugwagen für die Spur 0. (siehe „me" 4 bis 6/84).

Im September 1952 schlug endlich die Geburtsstunde einer Modellbahnzeitschrift in der DDR, des „Modelleisenbahners". Die Hefte informierten nunmehr ausführlich über das Modellbahnwesen und die Entwicklung auf dem Gebiet der Modellbahnherstellung.* Dem modellbahngeschichtlich Interessierten sei die Lektüre aus dieser und der folgenden Zeit wärmstens empfohlen!

Quellenangaben

(1) „Fern-Unterricht für Modelleisenbahner" 1946/47. – Hrsg. Werner Böttcher, Templin. – verschiedene Ausgaben
(2) „Modellbahnen-Welt" 1948/49. – Hrsg. Werner Böttcher, Templin und Bergkamen. – verschiedene Ausgaben
(3) „Miniaturbahnen" 1948 bis 1951. – MIBA-Verlag Nürnberg. – verschiedene Ausgaben
(4) „Der Modelleisenbahner" 1952/53. – Fachbuchverlag GmbH Leipzig. – verschiedene Ausgaben
(5) „PIKO-Modellbahn-Katalog" 1953. – Hrsg. VEB Elektroinstallation Oberlind.



2 Die große Spur-0-Weihnachtsanlage 1949. Hansotto Voigt zeigte diese eindrucksvolle Anlage in Dresden. Wir berichteten schon im Heft 3/1986 über dieses Motiv – diesmal sehen wir den großen Bahnhof aus entgegengesetzter Richtung.

Foto: Sammlung, H. Voigt, Dresden



Fern-Unterricht für Modelleisenbahner

2,– RM

Lehrbrief IV 40 41

Aus dem Inhalt:



MODELLBAHNEN-Welt

PROSPEKT VI/55

DER FIRMA WERNER BÖTTCHER (2) TEMPLIN

Drei Erinnerungen an längst vergangene „Modellbahn-Zeiten": die Titelseiten „Modelleisenbahnen – Illustrierte Beiträge aus dem Modellbahnwesen" (1945), „Fern-Unterricht für Modelleisenbahner" (1946) und „Modellbahnen-Welt" (1948). Heute sind dies begehrte Sammlerstücke!

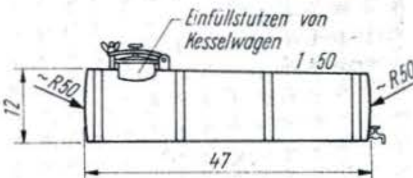
Repro: I. Pochanke, Berlin

Das Wasserfaß zum Pferdewagen

Seit einigen Jahren bietet die AG 1/26 gelungene Pferdewagenmodelle innerhalb einer DMV-Kleinserie an. Doch leider war bisher der auf der Verpackung abgebildete Pferdewagen mit Wasserfaß noch nicht erhältlich. Also entschloß ich mich zur Selbsthilfe und bastelte ein solches Wasserfaß.

An Material benötigt man: 1 o. g. Modell, 1 Kessel eines Kesselwagens des VEB PIKO (z. B. 5/6408-016), 1 Hartholzdübel Ø 12 mm, 80 mm lang (Stangenmaterial vom Tischler), Zeichenkarton, 0,5 mm Cu-Draht, Plasteabfälle, Alusil

Aus dem Hartholzdübel entsteht der Grundkörper für unser Wasserfaß. Wir spannen ein etwa 80 mm langes Stück in die Bohrmaschine, lassen es 50 mm aus dem Bohrfutter herausragen und bearbeiten es mit einer Feile konisch. Danach ist der Dübel zunächst mit grober, dann mit feiner Schmirgelleinwand zu glätten und



der „Faßboden" mit Schmirgelleinwand leicht ballig herauszuarbeiten. Das Werkstück bleibt weiterhin eingespannt, ist auf 47 mm Länge anzureißen und abzusägen (am besten mit Hilfe einer Eisensäge). Nun wird die fertige Seite des Wasserfasses in die Maschine eingespannt. (Um Druckstellen durch die Backen des Bohrfutters zu vermeiden, wird es mit Papier umwickelt). Jetzt kann auch der zweite Faßboden ballig herausgearbeitet werden, der noch am verjüngten Ende, am Rand des Faßbodens eine 0,5-mm-Bohrung für den Auslauf erhalten muß.

Anschließend schneiden wir aus Zeichenkarton vier 50 mm lange und 1,5 mm breite Streifen: die Faßbänder. Sie sind in gleichen Abständen aufzukleben.

Vom PIKO-Kesselwagen wird nur der Einfüllstutzen benötigt. Diesen sägen wir mit einer Laubsäge sauber heraus und mit einer Rundfeile wird er so bearbeitet, daß er einwandfrei auf den Grundkörper des Wasserfasses paßt. Jetzt ist er sauber zu verputzen, einzukleben und mit Alusil zu lackieren.

Nun löten wir aus 0,5 mm Cu-Draht einen kleinen Wasserhahn, dessen Handrad jedoch aus Plastabfällen zu basteln ist. Der fertige Wasserhahn wird nun die Bohrung des Faßbodens geklebt und mit rostbrauner Farbe behandelt. Danach kann der Pferdewagen bis auf die Seitenwände zusammengebaut und das Wasserfaß darauf befestigt werden.

Text und Zeichnung:
Günter Kühn, Gospersgrün

Michael Fest, Teltow

Modellbahn-Steuerbausteine

Wie bereits im „me" Heft 10/1985 auf Seite 21 angekündigt wurde, fertigt der VEB GRW Teltow ein Sortiment von acht Modellbahn-Steuerbausteinen (MBS). Die ersten Bausteine sollen in diesem Quartal an den Handel ausgeliefert werden. Damit wird zweifellos dem Wunsch vieler Modellbahnfreunde entsprochen. Auch der weniger versierte Modellbahnfreund ist damit in der Lage, Abläufe und Funktionen mit elektronischen Mitteln zu automatisieren. Dazu steht folgendes Erzeugnissortiment zur Verfügung:

MBS W 0.1	Wendezugautomatik
MBS ABP 0.1	Anfahr- und Bremsbaustein mit Präzisionsstop
MBS RB 0.1	Relaisbaustein
MBS B 3.1	Blocksteuerung – 3 Blöcke
MBS B 1.1	Blocksteuerung – 1 Block (Erweiterungsbaustein)
MBS S 3.1	Schattenbahnhof – 3 Gleise
MBS S 1.1	Schattenbahnhof – 1 Gleis (Erweiterungsbaustein)
MBS S 0.1	Schattenbahnhof – Bediengerät

Wendezugautomatik
Mit Hilfe dieses Bausteins (EVP 70,50 M), der mit einem Zubehör- oder Fahrtrafo betrieben werden kann, läßt sich ein typischer Wendezugverkehr nachgestalten, allerdings ist dafür eine separate Strecke notwendig. Sie kann aber mit Hilfe eines zusätzlichen Schalters auch in den normalen Fahrbetrieb einbezogen werden.
Der vorbildgetreue Anfahr- und Bremsvorgang bzw. Richtungswechsel wird über Gleiskontakte ausgelöst. Am Baustein können sowohl die Haltezeit als auch die maximale Fahrgeschwindigkeit eingestellt werden.

Anfahr- und Bremsbaustein
Dieser Baustein (EVP 52,50 M) ermöglicht das vorbildgetreue Anfahren und Bremsen sowie das punktgenaue Halten am Signal. Und zwar beginnt der Bremsvorgang beim „Halt" zeigenden Signal im selbst festzulegenden Abstand. Dabei verringert sich die Fahrgeschwindigkeit bis auf eine einstellbare „Restgeschwindigkeit", mit der der Zug an das Signal heranfährt. Der erste leitende Radsatz des Zuges löst dort über ein kurzes Kontaktstück in der Schiene oder einen Gleiskontakt den Präzisionsstop aus. Wird das Signal noch während des Bremsvorganges geöffnet, so beschleunigt der Zug wieder bis zur Endgeschwindigkeit. Der Baustein ist insbesondere geeignet, das Blocksystem zu komplettieren, kann aber auch einzeln eingesetzt werden.

Relaisbaustein
Er dient der Steuerung logischer Funktionen wie beispielsweise der automatischen Signalstellung von Ausfahrsignalen bei der Wendezugautomatik, der Verriegelung von Weichenstraßen in eine Blockstrecke usw. Vorteilhaft ist der Einsatz als „Zugbegegnungs-Automatik", d. h. bei der automatischen Zugübernahme von einem Fahrstrombereich in den anderen. Der Baustein kostet EVP 61,50 M.

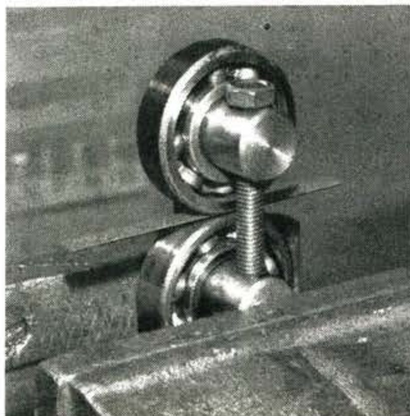
Blockschaltung
Das Besondere an diesem Baustein (EVP 88,50 M für das Steuergerät für drei Blöcke) ist, daß jeder elektrische Verbraucher (Lok, beleuchteter Wagen) unabhängig von seinem augenblicklichen Standort im Block, also unabhängig, ob er im Blockabschnitt hält oder ihn durchfährt, die Blockeinfahrt für den nachfolgenden Zug sperrt. Damit läßt sich vor allem verhindern, daß der nachfolgende Zug nicht auf ggf. verlorengegangene Wagen auffährt, vorausgesetzt dieser stellt einen elektrischen Verbraucher dar!
An die Ausgänge der Blockschaltung können alle Arten von Signalen angeschlossen werden und die Anzahl der Blockabschnitte läßt sich durch Kombination der Blocksteuerbausteine B 3.1 und B 1.1 beliebig erhöhen.

Schattenbahnhof
Der für viele Modellbahnfreunde sicherlich „wertvollste" Baustein ist zugleich der wohl teuerste (EVP 125,– M für den dreigleisigen Bahnhof). Damit werden Schattenbahnhöfe in der zweiten Anlagenebene, im Tunnel oder anderen nicht einsehbaren Bereichen problemloser. Mit Hilfe einer Abruftaste auf dem Bedienpult wird der gewünschte Gleisabschnitt freigegeben. Automatisch wird die entsprechende Weichenstraße geschaltet und die Besetztmeldung gelöscht. Ein in den Schattenbahnhof einfahrender Zug sucht sich selbständig das freie Gleis, verringert automatisch seine Geschwindigkeit und hält an. Jedes besetzte Gleis ist auf dem Bedienpult erkennbar. Der vollbesetzte Schattenbahnhof kann über ein zusätzliches Gleis umfahren werden. Durch Kombination der Bausteine S 3.1 und S 1.1 lassen sich wiederum beliebig große Schattenbahnhöfe einrichten.

All diese kurz beschriebenen MBS ermöglichen einen insgesamt abwechslungsreicheren Fahrbetrieb auf der Modellbahnanlage. Da mehrere Funktionen automatisch ablaufen können, wird der Eisenbahnverkehr en miniature insgesamt vorbildgetreuer. Die platzsparenden MBS sollten unter der Anlagenplatte befestigt werden; dank einfacher Steckverbindungen bereitet die Montage keine Schwierigkeiten, die notwendige Betriebsspannung liefert jeder handelsübliche Zubehörtrafo. Die einzelnen Bausteine sind in gelben Faltschachteln verpackt, ihnen liegen Bedienungsanleitung, ein Verzeichnis der Vertragswerkstätten, Garantiekarte, Steckhülsen und ggf. Feinsicherungen bei.

Dünnes Messingblech

Um sehr dünnes Messingblech (Streifen) herstellen zu können, habe ich mir eine sehr einfache Vorrichtung (siehe Abb.) gebaut. Damit kann das dünnste erhältliche, 0,25 mm starke Blech „ausgewalzt" werden.
Die Vorrichtung kann man entsprechend dem vorhandenem Material abwandeln; sie besteht aus:
zwei Radialkugellagern 6204
zwei Achsen (St 38) ∅ 20; 50 lang
zwei Schrauben M 8 × 70
Man benötigt keine neuen Kugellager, nur sollte der Außenring noch einwandfrei glatt sein, denn davon ist die Oberflächengüte des zu walzenden Bleches abhängig.



Die Innenringe müssen auf beiden Achsen festsitzen, eventuell ist es erforderlich die Achsen zu ändern oder mit Kerben zu versehen. Die obere Achse erhält zwei 8 mm Durchgangsbohrungen und die untere zwei Gewinde M 8.
Beim Auswalzen darf man nur sehr wenig mit den Schrauben nachstellen, und nach jedem Walzvorgang sollte man den Streifen wenden. Es ist durchaus möglich, den Streifen auf 0,10 mm auszuwalzen (eventuell Zwischenglühen); man muß nur etwas Geduld aufbringen und den Streifen sehr häufig bearbeiten.

Ing. Arndt Leibelt, Annaberg-Buchholz
Foto: Rolf Leibelt, Annaberg-Buchholz

Das ist sie nun endlich: die erste Junior-Seite 1986! Erinnert Ihr Euch noch an unseren Aufruf im Augustheft '85? Viele sind von der Idee begeistert und haben uns geschrieben. Ja, und die meisten wollen sogar mithelfen, daß diese Seite ein voller Erfolg wird! Das ist gut so, denn diese Junior-Seite soll nämlich speziell für Euch sein, liebe Freunde zwischen 7 und 17! Was wir uns so vorgenommen haben? Wir werden über Ausstellungen, die Jugendarbeit im DMV und andere Ereignisse berichten, möchten Eure Meinung über den „me" erfahren sowie Tips, Basteleien, Fotos bzw. Heimanlagen und ein „Modellbahn-ABC" vorstellen. Beim nächsten Mal stellen wir Euch dann auch das „Junior-Signet" vor. Heute wollen wir Euch zunächst mit zwei Arbeitsgemeinschaften bekanntmachen, die auch mal „ganz klein" begonnen haben...

Ohne Mädchen geht es nicht!

Waren das nicht tolle Winterferien? Während der ersten Ferienwoche ist es aber trotzdem in einer Berliner Oberschule „sehr heiß" zugegangen. Fasching? Nein – durch den Schulkeller ratterten Eisenbahnzüge...

Unser Redaktions-Telefon klingelte gerade noch rechtzeitig – und ab ging's per S-Bahn nach Adlershof. Keine fünf Minuten vom Bahnhof entfernt befindet sich die 11. POS „Marschall I. Konew", und schon von weitem verrieten Plakate das Ereignis „Modellbahn-Ausstellung". Ich also vorbei an einigen Kohlenhaufen und hinein ins Vergnügen – oder besser gesagt: in die Ausstellung einer Kinder- und Jugend-Arbeitsgemeinschaft. Zuerst begrüßte mich freundlich ein Mädchen und wünschte mir beim Rundgang viel Spaß. Und ich staunte nicht schlecht! Zwei Heimanlagen, Vitrinen voller selbstgebauter Modelle, ein Briefmarkenexponat zum Thema Eisenbahn, viele Erinnerungsstücke aus dem AG-Alltag sowie von der großen Eisenbahn – und die große H0-Gemeinschaftsanlage luden zum Verweilen ein. Einmal neugierig geworden, informierte ich mich anhand der zahlreichen Schautafeln und Fotosammlungen darüber, wie die Freunde dieser AG ihre Freizeit gestalten. Doch dann traf ich den Vorsitzenden der AG, Udo Heyde, sowie Peter Schmorl, die mir berichteten, wie es überhaupt zu dieser Kinder- und Jugend-AG, der 1/47 kam.

Die AG 1/13 „Weinbergsweg" hat mit dem VEB Versorgungstransporte Berlin für 1986 vereinbart, daß zehn Jugendliche aus den Patenschulen dieses VEB in der AG „Junge Modelleisenbahner" mitwirken können und die AG sich an der Betriebs-MMM 1986 beteiligt.

Einst gehörte Udo Heyde zur AG 1/41. Doch dann zog er nach Adlershof und suchte eine neue AG. Aber Pustekuchen! Also schlug er als Mitglied des Elternbeirates dem Direktor der 11. POS vor, eine eigene Modellbahngruppe zu gründen. Bis es 1979 soweit war: Einige Erwachsene (darunter keine Lehrer!) riefen die Kinder- und Jugendgruppe ins Leben, die aber erst ein Jahr später dem DMV als 1/47 angehörte; als Patenbetrieb fanden sie den VEB Berlin-Chemie.

Heute besteht die AG aus 17 Mitgliedern, die Hälfte sind Schüler der fünften bis zehnten Klasse. In den letzten Jahren sind ungefähr 100 Kinder bzw. Jugendliche aus ganz Berlin zur 1/47 gestoßen. Aber nur die „besten" halten zur Stange und treffen sich allwöchentlich donnerstags. Um so überraschender ist, daß die Adlershofer sogar ein Mädchen in ihrer Mitte haben: Sabine Rott. Sie gilt als Landschafts-Spezialistin und besucht jetzt die 10. Klasse. Aber der 16jährige Andreas Kauter soll das fleißigste Nachwuchstalent sein. Andreas ist seit der 7. dabei, lernt ebenfalls in der 10. und bevorzugt Mathe sowie Physik. Übrigens war dies schon die zweite eigene Ausstellung mit dieser Anlage. Peter Schmorl betonte mir gegenüber, daß die H0-Anlage laufend vervollständigt wird. Ach ja, mir fiel noch auf, daß Peter Schmorl immer mit Rat und Tat die hohe Schule des Modellbaus an die jungen Freunde weitergibt. Wer die von ihm gebauten, und beim Wettbewerb ausgezeichneten H0-Lichtsignale gesehen hat, der wird verstehen, wie wichtig ein versierter Modellbahn-Experte in solch einer AG ist.



Udo Heyde erläutert hier Andreas Kauter am Beispiel eines selbstgebauten H0-Lichtsignals sowie eines Demonstrationsmodells die unterschiedlichen Signalbilder der DR.
Foto: P. Noppens, Berlin

Von den Jugendlichen erfuhr ich, daß das AG-Leben „spitze" sei! Sie nehmen alle an den Berliner Sonderfahrten des BV Berlin, den Schul- und Kreis-MMM sowie Spezialistenlagern teil. Aber die alljährlichen Exkursionen sind die Höhepunkte. Und offensichtlich waren die Reisen und Mehrtagesfahrten nach Dresden ins Verkehrsmuseum, an den Göltzschtalviadukt, ins Raw Meiningen, in den VEB PIKO oder zur Harzquerbahn unvergeßlich.
Nun, vielleicht seid Ihr jetzt schon neugierig, was es demnächst über diese jungen Modellbahnfreunde zu berichten gibt!

Erstmals außerhalb!

Man sollte eben immer aufpassen, ob nicht vielleicht doch ein Transparent auf eine Modellbahn-Ausstellung hinweisen könnte... Als ich Mitte Februar den Dresdner Hauptbahnhof durcheilte, entdeckte ich den Hinweis, daß im Ernst-Thälmann-Saal etwas los sei! Und weil darüber im „me" nicht informiert wurde, stellte ich völlig überrascht fest, daß dort die H0-Gemeinschaftsanlage der AG 3/60 Freital zu sehen war. Aber wieso hat man von dieser gut gestalteten Anlage noch nie etwas gehört? Ich war neugierig und fragte den AG-Vorsitzenden Dietmar Wolf.
Er erzählte mir, daß die Geschichte der AG 3/60 eigentlich schon 1968 begann. Damals lernten sich die Schüler Dietmar Wolf, Olaf Bertold, Hainer Weßnig und einige andere kennen. Sie waren so „modellbahnbegeistert", daß sie bald ihre erste H0-Anlage bauten. Als Schüler der 8. bzw. 10. Klasse „werkelten" sie zunächst in der Station „Junger Techniker" ihrer POS. 1976 jedoch hieß es: „Sachen packen!" Die Gruppe mußte ins Pionierhaus umziehen. Alte Anlage ade!
Inzwischen liebäugelten sie wie viele andere Arbeitsgemeinschaften mit dem SMBS, dem standardisierten Modellbahn-System, und wollten damit eine geschlossene Landschaftsgestaltung anstreben. Was erstaunlich gut gelang! Viel wichtiger war allerdings die Gründung als AG 3/60 im Jahre 1977.
Heute besteht die AG aus zwölf Erwachsenen und zehn Jugendlichen, und sie sind stolz darauf, eine „junge" Truppe zu sein.
Die 43 Quadratmeter große Anlage hat als Thema eine zweigleisige Hauptbahn (60 Meter!) sowie eine noch zu elektrifizierende Nebenbahn. Nachdem die Anlage schon viermal in Freital gezeigt wurde, hat sie jetzt den kurzen Sprung nach Elbflorenz geschafft. Wie? Na mit einem W50-Lastzug, denn dank des SMBS bekommt man so viele Anlagenteile eben platzsparend transportiert.
Wie Ihr seht, kann aus einer Schüler- oder Jugendgruppe später wirklich eine richtige Arbeitsgemeischaft werden, die sogar neue Ideen ausprobiert. Darüber aber berichten wir später!

Schreibt uns am besten, wie Euch diese Junior-Seite gefällt. Weiter geht's dann mit Heft 8!
Euer Willy

Karsten Flach (DMV), Dresden und
Klaus Homberg, Pockau

Wie vorbildgetreu kann die Modelleisenbahn werden?

Keinesfalls soll diese Frage hier weder umfassend noch endgültig beantwortet werden. Daß es dazu überhaupt recht unterschiedliche Ansichten gibt, wurde auch in Diskussionsbeiträgen zum Thema „Vorbildgetreuer Betrieb..." „me" (11/85 sowie 2 und 3/86) deutlich. Auch andere Veröffentlichungen haben gezeigt, daß dieses Thema stets aktuell ist. Mehrfach wurde bereits über die beim Bau und Betrieb einer Modellbahn notwendigen Kompromisse geschrieben. Im „me" 12/1980 erschien dazu ein interessanter Beitrag von Dr. F. Wahl „Ist die Modelleisenbahn auch heute noch Spielzeug?", worin es vor allem um Fahrzeugmodelle ging. Der Beitrag von W. Ilgner im Heft 11/1985 „Vorbildgetreuer Betrieb – was ist das eigentlich?" hat dieses Thema, hauptsächlich im Hinblick auf die Betriebsführung, auf anschauliche Weise wieder ins Gespräch gebracht. Natürlich soll mit solchen Beiträgen nicht etwa der Vorbildwidrigkeit das Wort geredet werden oder zum gedankenlosen Gestalten geraten werden. Vielmehr geht es darum, diejenigen wieder etwas auf den Boden der Realitäten zurückzuholen, die ihre Modellbahn schon für unverbesserlich halten, weil gerade ein sogenanntes „Supermodell" an einem einigermaßen maßstabgerechten Lichtsignal vorbeifährt.

Doch wie sieht es mit den Gleisen aus, auf denen da gefahren wird? Haben wir überhaupt eine Vorstellung davon, wie sehr unsere Modellbahngleise in ihrer Geometrie vom Vorbild abweichen? Es soll nun nicht schlechthin wieder einmal festgestellt werden, daß die üblichen Modellbahngleisbögen viel zu klein sind. Vielmehr wollen wir das Ausmaß dieser Zugeständnisse an Hand einiger Zahlenbeispiele darstellen.

Die bei der Eisenbahn notwendigen Übergangsbögen zwischen Gerade und Kreisbogen sowie die Überhöhungen der Gleise im Bogen sind wegen ihrer schwierigen Herstellung wenig genutzte Elemente im Modellbahn-Gleisbau. Aber gerade die eigentlich lächerlich kleinen Radien würden diese erst recht erfordern. Es ist allerdings bekannt, daß bei der Modelleisenbahn funktionell dafür keine Notwendigkeit besteht. Trotzdem erscheint es interessant, welche Schlußfolgerungen sich aus den Vorschriften der DR, bezogen auf die Verhältnisse bei der Modelleisenbahn, ergeben müßten.
Die Oberbauvorschriften der DR legen Zusammenhänge zwischen Geschwindigkeit (V), Gleisbogenhalbmesser (R), Übergangsbogenlänge (lü) und Überhöhung (ü) fest. Übergangsbögen sind in der Regel parabelförmig und in ihrem Verlauf wird die bogenäußere Fahrschiene rampenartig auf die erforderliche Überhöhung angehoben. Diese Regelüberhöhung (ü) beträgt übrigens meist nur etwa zwei Drittel der für die schnellsten Züge theoretisch erforderlichen Überhöhung, um den üblichen Gemeinschaftsbetrieb mit langsameren Zügen zu berücksichtigen. Tabelle 1 zeigt einige Beispiele für solche Zusammenhänge beim Vorbild.

Wie sieht es nun bei der Modellbahn aus?
Der Radius 380 mm in der Nenngröße H0 entspricht einem Radius von 33 m beim Vorbild, der damit natürlich weit unterhalb des zulässigen Radiuses für „minderwertigste" Nebengleise liegt.
Schon bei 25 km/h müßte dafür die höchstzulässige Überhöhung $ü_r$ = 150 mm eingebaut werden. Das sind 1,7 mm in H0. Der Übergangsbogen hätte dafür 38 m, d. h. in H0 44 cm lang zu sein. Der „große" Radius 600 mm wird schon gern für Gleise verwendet, auf denen mit Hauptbahn-Geschwindigkeiten gefahren werden soll. Er entspricht etwa 52 m beim Vorbild, immer noch weit unter den zulässigen Werten.
Tabelle 2 zeigt die Verhältnisse für diesen Radius bei verschiedenen Geschwindigkeiten.

Tabelle 1:

V_{max}/km/h	R/m	ür/mm	lü/m	Anmerkung
40	180	71	28	Mindestradius für Nebenbahn
75	300	150	113	Mindestradius für Hauptbahn
120	1000	115	138	
120	3000	38	46	

Tabelle 2:

	Vorbild		Modell	
V_{max}/km/h	$ü_r$/mm	lü/m	ü/mm	lü/cm
25	95	24	1,1	28
40	245	98	2,8	113
120	(2215)+)	(2658)+)		
	1300	1560	14,9	1783 (= 18 m!)

+) Die Oberbauvorschriften verwenden Näherungen, die für derart extreme Verhältnisse nicht mehr zutreffen können. Bei 1500-mm-Überhöhung müßte das Gleis ja schon senkrecht stehen! Exakt nach physikalischen Gesetzmäßigkeiten berechnet, ergeben sich die darunter stehenden Werte. Das entspricht einer Neigung des Gleises von 60°. In einem so überhöhten Gleisbogen würde ein langsam fahrender oder gar stehender Zug natürlich nach der Bogeninnenseite umfallen. Man sollte sich andererseits vorstellen, was es hieße, auf der Modellbahn 18 m Übergangsbogen darstellen zu wollen!

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind natürlich rein theoretischer Art und zeigen nur, wie wenig Modellbahn-Gleise mit Modell-Gleisen gemeinsam haben. Andererseits wird deutlich, daß die Beschränkung auf ein Nebenbahnmotiv mit seinen niedrigen Geschwindigkeiten viel eher die Möglichkeit bietet, dem Vorbild zu entsprechen. Auch beweisen einige wenige Modellbahnanlagen, welche optische Wirkung von geschickt eingebauten großen Gleisbögen und Übergangsbögen sowie von einer geringen Überhöhung ausgehen kann.
Man bedenke nur, daß derartige optische Eindrücke ebenfalls dann entstehen, wenn enge Gleisbögen möglichst in Tunnelstrecken bzw. Einschnitten verlegt sind. Oder aber man entschließt sich dazu, enge Bögen durch Gebäudemodelle bzw. andere gestalterische Mittel dem Auge des Betrachters vorzuenthalten.

Und um einer solchen Diskussion die Lanze zu brechen, bitten wir alle interessierten Leser sowohl Erfahrungen und Meinungen zu diesem Thema mitzuteilen bzw. Hinweise zu geben, wer seine Modellbahnanlage unter solchen Aspekten gebaut hat. Wir suchen u. a. Fotos und weitere Tips zu diesem Thema.
Die Redaktion

Quellenangaben

(1) Heinz Hoppe: „Kommentar zu den Überbauvorschriften der DR". transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1980.
(2) Dr. Johannes Köhler: „Gleisgeometrie", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1981.
(3) Günter Fromm: „Vom Vorbild zur Modellbahn", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1973.

Falsches Polen ausgeschlossen

Bei allen elektrischen Schaltungen rund um die Modellbahn ist nun einmal die richtige Polung das A und O. Bewährt haben sich die handelsüblichen UKW-Stecker nebst Kupplung. Um einen Kurzschluß stets zu vermeiden, müssen Stecker und Kupplung so umgebaut werden, daß ein falsches Zusammenstecken ausgeschlossen wird. Dies ist wie folgt möglich: Die Kupplung besteht aus zwei Rohrbuchsen, in denen die Stifte des Steckers geschoben werden. Die Rohrbuchse wird ausgewechselt und dafür der Stift des Steckers an deren Stelle eingesetzt. Die Rohrbuchse ist in den Stecker einzulegen. Da der Durchmesser der Rohrbuchse größer ist als der des Stiftes, muß die Öffnung im Stecker etwas ausgefeilt werden. Somit ist ein falsches Zusammenstecken völlig ausgeschlossen.

H. Scholz, Dallmin

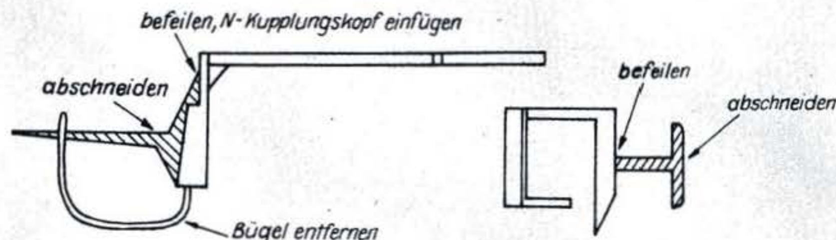
Norbert Kaatz (DMV), Eldena

Eine TT-Kupplung für höhere Ansprüche

Nachstehend beschriebener Umbau wird ausschließlich mit industriell gefertigten Teilen (TT-Kupplung und N-Kupplungskopf) vollzogen.
Dabei wurden folgende Forderungen berücksichtigt:
1. Verringerung des Pufferabstandes auf 1,5 mm gegenüber maximal 8 mm (bei TT-Kupplung) bei gleichzeitiger Verbesserung des Zugbildes.
2. Höhere Betriebssicherheit bei geschobenen und gezogenen Wagengruppen durch geringere Bewegung im gekuppelten Zustand (nur etwa 0,5 mm gegenüber 3 mm bei der TT-Kupplung, auch in den Gleisbögen und Gegenbögen), keine selbsttätige Entkupplung während der Fahrt.
3. Verwendbarkeit bei allen zwei-, drei-und vierachsigen Wagen sowie an Triebfahrzeugen der Hobby- und Start-Serien.
Trotz vieler Vorteile hat diese Umbaukupplung den Nachteil, daß sie nicht bzw. nur bedingt selbsttätig kuppelt und nicht durch Entkupplungsgleise entkuppelt werden kann. Diese Vorgänge müssen also ständig manuell ausgeführt werden.

Umbau der Kupplung

Nach Beschaffung der benötigten Ersatzteile sowie einer Tube „Plastikfix" kann der Umbau beginnen. Für alle Fahrzeuge ist die Kurzschaftkupplung 21016, für die vierachsigen Ga- und Kühlwagen die Langschaftkupplung 21017 und für die vierachsigen Elloks der Kupplungsumbausatz 21018 zu verwenden.
Die Vorbereitungsarbeiten sind bei allen drei handelsüblichen TT-Kupplungsbauarten gleich. Der Kupplungsbügel wird entfernt und die Öse abgeschnitten. Die obere Schräge ist gerade zu feilen (Abb. 1).
Von der N-Kupplung wird die Haltenase abgeschnitten und etwas geradegefeilt (Abb. 2).
Beide Klebeflächen werden mit etwas Klebstoff bestrichen und nach etwa drei Sekunden zusammengefügt. Nach dem „Anziehen" des Klebstoffs wird der neue Kupplungskopf justiert, dann muß die Klebestelle aushärten. An den Berührungsstellen beider Teile wird nach dem Justieren noch etwas Klebstoff aufgetragen, ähnlich einer Schweißnaht. Die neue Kupplung ist bereits nach dem Abbinden des Klebstoffs einsatzfähig. Es empfiehlt sich aber, sie noch einige Stunden aushärten zu lassen, um die volle Zugfestigkeit zu gewährleisten.



1 Veränderungen an der TT-Kupplung

2 Veränderungen an der N-Kupplung

Zeichnungen: Verfasser

Ergänzungen, Empfehlungen, Erfahrungen ...

Zahlreiche Modelleisenbahner besitzen auch noch Fahrzeuge der älteren Zeuke-Produktion mit nicht auswechselbaren Kupplungen. Um sie ebenfalls einzubeziehen, ist es notwendig, bei allen zweiachsigen Fahrzeugen das Fahrwerk, bei den AB4üpe- und den Y-Wagen die Drehgestelle, bei den Loks der BR V 180 DR, V 200 (DB) die Drehgestelle und einige Getriebeteile sowie bei den Loks 23 1003 und 23 1111 die Tender zu tauschen. Bei den älteren Loks der BR 81, 92, V 75, T 435, T 334 und E 70 ist ein Umbau aufgrund ihrer Konstruktion nicht zu empfehlen; hier muß die ältere Zeuke-Kupplung (Metallausführung) als Betriebskupplung beibehalten werden. Um einen Lokwechsel durchführen zu können, empfiehlt es sich, die Triebfahrzeuge nicht mit dieser Kupplung auszurüsten. Gleiches trifft für die Betriebskuppelenden der Wagengruppen zu. Hier sollten die normalen Kupplungen belassen werden.
Sehr zu empfehlen ist die Ausrüstung der Reisezüge mit dieser Kupplung, da in der Regel diese Zugeinheiten beim Betrieb auf Modellbahnanlagen nicht oder nur selten getrennt werden.

Ebenso sollten bei Güterzügen nur solche Wagen umgerüstet werden, die in geschlossenen Ganzzügen auf der Anlage verkehren und nicht rangiert werden. An den anderen Güterwagen ist die beschriebene Kupplung ungeeignet. Während der Erprobung der Kupplung auf einer Teststrecke und während Ausstellungen der AG 8/15 Ludwigslust waren die Umbaukupplungen sehr betriebssicher und -tauglich. Selbst in engen Gleisbögen wird durch die sich auf der Bogeninnenseite berührenden Puffer die Betriebssicherheit unterstützt. Die Zugbelastbarkeit dieser Kupplung entspricht der einer Originalkupplung. Bei Reisezügen mit 12 Y- und Rekowagen sowie Güterzügen mit 40 Wagen traten keine Störungen auf. Die Kupplung fand während des gemeinsamen Spezialistenlagers der Bezirksvorstände Magdeburg und Schwerin im Mai 1983 bei vielen Freunden großen Zuspruch.

Kupplungs-Salat

In der Nenngröße N greifen viele Modellbahnfreunde gelegentlich auch auf ältere, auf Gebrauchtwaren zurück. Nur war das bis 1968 hergestellte PIKO-Fahrzeugsortiment noch mit einer Haken-Bügel-Kupplung ausgerüstet. Diese Fahrzeuge mit neueren Modellen kuppeln zu wollen, bereitet Probleme. Ich habe diese wie folgt gelöst:
Zunächst zerlegt man je einen alten und neuen gedeckten zweiachsigen Güterwagen. Danach werden die Metallfahrgestelle gleichmäßig getrennt (hierfür eignet sich u. U. eine Schere). Je eine Hälfte ältere und jüngere Fahrgestelle miteinander verklebt, an die Wagenkastenunterteile angebracht und fertig sind zwei Wagen mit einwandfrei arbeitenden Kupplungsverbindungen.
Hans Wolf, Görlitz

Laufeigenschaften verbessert

Im „me" 6/82, S. 187 wurde der Bau der BR 22 aus der BR 35 (Nenngröße TT) beschrieben. Dieses Modell wurde von mir nachgebaut, jedoch traten schlechte Laufeigenschaften im Bogen auf.
Die Veränderung des Rahmens brachte Abhilfe. Erforderlich sind dazu:
zwei Rahmenkästen,
zwei Schneckenwellen,
zwei untere Deckplatten,
ein Ritzel (alles von der BR 35) und ein Plastehalm sowie EP 11.

Beide Rahmenkästen werden so zurechtgesägt, daß nur die Motorhalterung mit zwei Radaufhängungen übrig bleibt. Der andere Rahmenkasten wird ebenso bearbeitet, hier darf nur das Vorderteil mit zwei Radaufhängungen verbleiben.
Letztere werden mit EP 11 zusammengeklebt. Genauso wird auch die Deckplatte bearbeitet.
Das Antriebsritzel wird in der Mitte durchgeschnitten und mittels Plastetrinkrohr verlängert. Das Trinkrohr muß natürlich mit Klebstoff befestigt werden.
Die Schneckenwelle wird auf einer Seite abgesägt und mit einer zentrierten Bohrung versehen; dann wird die andere Schneckenwelle aufgesteckt und ebenfalls verleimt.
Nach Verlängerung der stromführenden Bleche muß man auf die Beleuchtung nicht verzichten. Die Verlängerungen entsprechen einem Achsabstand. Durch diesen Umbau wurde die Laufeigenschaft wesentlich verbessert.
L. Kovács, Dresden

Rezensionen

W. Deinert: Eisenbahnwagen, fünfte, durchgesehene Auflage, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1985, 394 Abb., 25 Tab., 22,80 Mark

Der aus der früheren „Wagenkunde" hervorgegangene Titel „Eisenbahnwagen" verliert auch in seiner fünften durchgesehenen Auflage nicht an Profil und ist nach wie vor Standardwerk für die Ausbildung der Beschäftigten des technischen Wagendienstes der DR. Er vermittelt Grundlagenkenntnisse für die Fach- und Hochschulausbildung. Einen guten Überblick über die gemeinsamen Bauteile der Eisenbahnwagen, wie Radsätze, Radsatzlager, Tragfedern, Laufwerke, Drehgestelle, Zug- und Stoßeinrichtungen bis hin zu den Bremsen, gibt der Titel in seinen fast ein Drittel des Umfangs einnehmenden ersten 12 Abschnitten. Für den neuen Leser jedoch nicht sofort erkennbar ist der Grund für die fast ausschließliche Darstellung der speziellen Technik der Reisezugwagen und die extrem und ungerechtfertigt kurze Behandlung des Kapitels 13, Aufbauten der Güterwagen. Der ebenfalls 1985 bei transpress erschienene Titel „Güterwagen" ergänzt wegen seines etwas anders gelagerten Aufbaus und Inhaltes nicht restlos die fehlenden Grundlagen zur Güterwagenkonstruktion (siehe „me" 1/86, S. 27). In einer Reihe von Fällen weisen insbesondere die durch internationale Vereinbarungen und innerdienstliche Regelungen bestimmten Informationen keinen aktuellen Bezug mehr auf. Das betrifft beispielsweise die Angaben zum Wagenpark des OPW, die angegebenen Dienstvorschriften der DR (WBV-DV 426, seit 1981 durch die TWBV-DV 936 ersetzt) und fehlenden Streckenklassen CE und D2 bis D4.
In den technisch beschreibenden Abschnitten vermißt man eine Trennung von historischen Entwicklungselementen zu den aktuellen Bezügen. So ist im Abschnitt 5.2., Lenkachsen, die Frage des Radsatzstandes ungenügend aktuell behandelt und enthält noch veraltete Festlegungen, wie den Hinweis auf das seit langem schon nicht mehr verwendete Zeichen für Vereinslenkachsen.
Im Abschnitt 6 fehlt die aktuelle Darstellung des Drehgestells GP 200 als einer Gemeinschaftsproduktion des DDR- und des ČSSR-Schienenfahrzeugbaus. Der Abschnitt 14, Ausrüstung der Reisezugwagen, kommt etwas zu kurz, während der Beschreibung der Grundtypen der einzelnen Reisezugwagen ausreichend Raum gewidmet wurde. Aber nicht nur für den Fachmann, auch für die Freunde der Eisenbahn und für die Modellbauer enthält der Titel eine Vielzahl von Informationen zu Details und Besonderheiten, die in der Regel kaum bekannt sind und das Verständnis für das Vorbild verbessern helfen.
Wolfgang Hensel

Autorenkollektiv: Produktivkräfte in Deutschland 1870 bis 1917/18, Band 2, Akademie-Verlag, Berlin 1985, 489 Seiten, 122 Tabellen, 15 Abb., 13 Karten, 153 Fotos, 48,– Mark

Weshalb gerade dieses Buch in unserer Zeitschrift besprochen wird? Um die Antwort gleich vorwegzunehmen: Die Entwicklung der Produktivkräfte nicht im Zusammenhang mit dem Verkehrswesen und insbesondere der Eisenbahn zu betrachen, wäre undenkbar, gibt es doch hier seit jeher enge Wechselbeziehungen.
Mit diesem Buch hat der Akademie-Verlag ein hervorragendes Werk herausgebracht, das bisher einmalig sein dürfte. In acht Abschnitten ist die Entwicklung der Produktivkräfte anschaulich, verständlich und dennoch wissenschaftlich dargestellt. Das betrifft neben dem Verkehrswesen, die Industrie, Landwirtschaft, Standortentwicklung ebenso wie die Anteile der Naturwissenschaft, Ausbildung und nicht zuletzt die Berufsstrukturen.
Doch betrachten wir zunächst den Abschnitt über das Transport- und Nachrichtenwesen, der unter bewährter Leitung von Prof. Dr. sc. oec. Elfriede Rehbein entstanden ist. Aus der Sicht der Produktivkraft wird hier die Entwicklung aller Verkehrsträger dargestellt. Dabei steht selbstverständlich die Eisenbahn im Mittelpunkt. Es geht aber eben nicht schlechthin um die aus einer Vielzahl von Publikationen her bekannten Darstellung über die Verkehrsmittel mit dem Schwerpunkt Technikentwicklung, hier geht es um die gesellschaftliche Bedeutung, die Größe der Unternehmen, die Verkehrsinfrastruktur, die Verkehrsleistungen, die Werktätigen, die strategische Bedeutung und anderes mehr. Das Bemerkenswerte daran: Stets wird mit großer Sachkenntnis die Frage nach dem „Warum" beantwortet. Der Eisenbahnhistoriker erhält Hintergrundinformationen, deren Wertigkeit unschätzbar hoch ist. Doch damit nicht genug! Auch die anderen nicht unmittelbar das Verkehrswesen betreffenden Abschnitte, so die über Industrie und Landwirtschaft, führen den Leser immer zum Verkehrswesen. Um nur eines der zahlreichen Beispiele zu nennen: Die Bedeutung der Zuckerfabriken für die Landwirtschaft und den Bau von Kleinbahnen in Deutschland. Kurzum: Dieses Buch ist eine Fundgrube für den geschichtsinteressierten Eisenbahnfreund. Denn die Darstellung der Geschichte einer ausgewählten Bahn ist ohne die gesellschaftliche Entwicklung zu berücksichtigen wenig sinnvoll. Und dafür sind die „Produktivkräfte in Deutschland 1870 bis 1917/18" ein Nachschlagewerk mit unschätzbarem Wert. Mit Spannung kann man die noch nicht erschienenen Bände 1 und 3 – jedes Werk ist übrigens in sich abgeschlossen – erwarten.
Wolf-Dietger Machel

Die auf dieser Seite besprochenen Titel sind inzwischen an den Buchhandel geliefert worden. Sollten sie inzwischen vergriffen sein, bitten wir die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken zu nutzen.

---

dmv teilt mit

Generalsekretariat

Am 25. Februar 1986 wurde eine Delegation des Präsidiums unseres Verbandes vom Minister für Verkehrswesen empfangen. Dazu berichtete der Präsident über die erreichten Ergebnisse der Mitglieder des DMV im Jahr 1985 und ging vor allem auf die Mitarbeit unseres Verbandes bei der Durchführung der Eisenbahnjubiläen „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" ein. Der Präsident brachte zum Ausdruck, daß die in Verbindung mit den Eisenbahnjubiläen vom DMV übernommenen Verpflichtungen voll erfüllt wurden und das Jahr 1985 insgesamt zu dem bisher erfolgreichsten Jahr seit Bestehen unseres Verbandes zählt.

Der Minister für Verkehrswesen sprach allen Mitgliedern und Leitungen unserer Organisation für ihre erfolgreiche Tätigkeit im Jahr 1985 Dank und Anerkennung aus. Er brachte zum Ausdruck, daß die Leitung des Ministeriums für Verkehrswesen sowie alle Leiter der Deutschen Reichsbahn verpflichtet werden, die Arbeit unseres Verbandes auch in Zukunft umfassend zu unterstützen und wünschte uns bei der Lösung unserer kulturpolitischen Aufgaben auch für die Zukunft weitere Erfolge.

Der Präsident des DMV dankte dem Minister und allen leitenden Funktionären des Verkehrswesens für die bisherige Unterstützung und betonte, daß die Mitglieder des DMV auch weiterhin alle Anstrengungen unternehmen, um im Rahmen ihrer gesellschaftlichen Tätigkeit in enger Zusammenarbeit mit den örtlichen Dienststellen des Verkehrswesens die vor uns stehenden Aufgaben zu lösen. Dabei orientierte er vor allem auf die Auswertung der Beschlüsse des XI. Parteitages der SED und einer Umsetzung für die Arbeit des DMV, auf die exakte Vorbereitung der Bezirksdelegiertenkonferenzen und unseres Verbandstages im November 1986 sowie auf die Vorbereitung des MOROP-Kongresses 1987 in Erfurt.

Verbandstag
Das Präsidium beschloß gemäß Statut § 4 den 6. Verbandstag am 14. November 1986 in Berlin durchzuführen.
Tagesordnung:
1. Rechenschaftsbericht des Präsidiums
2. Bericht der Zentralen Revisionskommission
3. Begründung der Beschlußvorlagen
4. Diskussion
5. Abstimmung über den Rechenschaftsbericht des Präsidiums, den Bericht der Zentralen Revisionskommission und der Beschlußvorlagen
6. Wahl des Präsidiums und der Zentralen Revisionskommission

Helmut Reinert
Generalsekretär

Modellbahn-Wettbewerb 1986
Hinweise für die Modelleisenbahner der DDR
Um den Modelleisenbahnern der DDR eine zielgerichtete Vorbereitung auf die Teilnahme am Modellbahn-Wettbewerb 1986 zu ermöglichen, werden seitens der Kommission für Wettbewerbe des Präsidiums des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR folgende Hinweise gegeben:
Als Teilnahme- und Bewertungsbedingungen können zur Orientierung erst einmal die auf Seite 35 dieser Ausgabe des „modelleisenbahners" aufgeführten Angaben zugrunde gelegt werden. Alle Teilnehmer aus der DDR erwerben sich das Anrecht zur Teilnahme am XXXIII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb nur über die Beteiligung an den Bezirkswettbewerben in den jeweiligen Reichsbahndirektionsbezirken.
Als einheitlicher Einsendeschluß gilt der **15. Oktober 1986** (Datum des Poststempels)
Die Wettbewerbsbeiträge sind an nachstehend genannte Bezirksvorstände bzw. Arbeitsgemeinschaften des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR zu senden, oder können dort persönlich abgegeben werden.

Bezirksvorstand Berlin
1054 Berlin, Wilhelm-Pieck-Straße 142

Bezirksvorstand Cottbus, Geschäftsstelle
7500 Cottbus, Bahnhofstraße 43

Arbeitsgemeinschaft Niesky
8920 Niesky, Bautzener Straße 42

Bezirksvorstand Dresden, Sekretariat
8060 Dresden, Antonstraße 21

Arbeitsgemeinschaft 3/3 Zwickau
9500 Zwickau, Moritzstraße 47

Arbeitsgemeinschaft 3/13 Karl-Marx-Stadt
9005 Karl-Marx-Stadt, Kurt-Berthel-Str. 1

Bezirksvorstand Erfurt, Sekretariat
5010 Erfurt, PSF 725

persönliche Abgabe:
Erfurt-West, Binderslebener Landstr. 31

Bezirksvorstand Greifswald
2200 Greifswald, Johann-Stelling-Str. 30

Bezirksvorstand Halle
Sekretariat Leipzig
7010 Leipzig, Georgiring 14

Bezirksvorstand Magdeburg, Sekretariat
3010 Magdeburg, Karl-Marx-Straße 253

Bezirksvorstand Schwerin
Kommission für Wettbewerbe
Horst Wesemann
2400 Wismar, Dahlmannstraße 28

Alle Teilnehmer sollten unbedingt auf eine transportfreundliche Verpackung ihrer Exponate achten. Desgleichen sind den Exponaten die entsprechenden Dokumentationen beizufügen.
Wir wünschen allen interessierten Modelleisenbahnfreunden viel Erfolg und hoffen auf eine rege Beteiligung.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR – Präsidium
Kommission für Wettbewerb

Arbeitsgemeinschaften

Neugründungen:
7900 Falkenberg (Elster)
Vors.: Wolfgang Möbius, Wilhelm-Pieck-Str. 2

4020 Halle (Saale)
Vors.: Wolfgang Ende, Ouluerstr. 23

AG 3/58 – Traditionsbahn Radebeul – Radeburg
– Am 18. Mai 1986 Austellung von Oldtimern auf Straßen und Schienen auf dem Bahnhof Radebeul Ost durch den ADMV; geöffnet 10–16 Uhr. Am gleichen Tag Traditionsbetrieb mit Lok 99 713 (nicht öffentlich).
– Zweizugbetrieb am 25. Mai, 14. und 28. September 1986 **(nicht am 15. Juni!)**. 25. Mai bereits ausverkauft.
– Bespannung der Traditionszüge vom 15. Juni bis 24. August 1986 (s. „modelleisenbahner" 1/86) mit Lok 99 539.

Sonderfahrten

Bezirksvorstand Halle
Am 10. und 11. Mai 1986 finden in Leipzig jeweils von 13.00 bis 19.00 Uhr öffentliche Fahrten mit historischen Straßenbahnwagen zwischen Leipzig Hbf und Straßenbahnhof DSF (Kleinmesse) statt.
Fahrpreis 0,50 M/Person. Es erfolgt kein Vorverkauf von Fahrkarten. Die Kassierung erfolgt im Wagen durch den Schaffner.

Bezirksvorstand Magdeburg
Am 21. und 22. Juni 1986 werden Sonderzugfahrten von Stendal nach Tangermünde und zurück stattfinden.
Abfahrt Stendal ca. 10.30 Uhr, Ankunft Stendal ca. 14.40 Uhr, Lok 74 1230 und Traditions-Personenzug.
In Tangermünde kulturelle Umrahmung.
Teilnehmerpreis: 6,– M, DMV-Mitglieder 5,– M, Kinder von 6 bis 10 Jahren 3,– M.
Teilnahmemeldungen nur per Postanweisung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages bis 3. Juni 1986 an: Michael Tröskén, 3500 Stendal, Gotenstr. 5. 5. Fahrttag und ggf. DMV-Mitgliedsnummer angeben.

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten. Bei Anzeigen unter „Wer hat – wer braucht?" Hinweise im Heft 6/1984 beachten.

4/1 Biete: H0, BR 78 (Eigenbau); $H0_m$, BR 99, HERR; $H0_e$-Wagen von „technomodell", „Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen". Suche: H0, Dampflokomotiven; Mitteleinstiegwagen; in $H0_e$: BR 99; Rollwagen von HERR; Literatur über Dampflokomotiven.

4/2 Suche: „modelleisenbahner" 1965 bis 1975; mögl. geschl. Jahrgänge.

4/3 Biete: „Dampflok-Archiv 2"; „Die Rübelandbahn"; MODELLBAHNPRAXIS (Einzelhefte); „Baureihe 01"; „Historische Bahnhofsbauten"; div. Fahrzeuge in TT. Suche: „Die Rügenschen Kleinbahnen"; „Von Sonneberg nach Probstzella"; „Die Muldenthal-Eisenbahn"; „Schiene, Dampf und Kamera"; MODELLBAHNPRAXIS 2,3; BR E 70 in TT.

4/4 Biete: div. Bücher aus d. Reihe Verkehrsgeschichte; „Schmalspurbahn-Archiv"; „Modellbahn-Anlagen 1,2" (Gerlach); „Geschichte der Dresdner Straßenbahn". Suche: „modelleisenbahner" 1952–1960, Heft 3/1964.

4/5 Biete: „Eisenbahn-Jahrbuch 1974", 1982, 1983, 1984, in H0: BR 50 (Eigenbau); Oldtimer-Pkw 1:87. Suche: Literatur von „transpress"; in H0 T3 o. ä. (Eigenbau); Oldtimer-Straßenfahrzeuge 1:87.

4/6 Biete: N, BR 55 sowie weiteres rollendes Material. Suche im Tausch: Automodelle 1:87.

4/7 Biete: „Modellbahn-Anlagen 1, 2" (Gerlach); „Historische Bahnhofsbauten"; „Dampflokomotiven in Glasers Annalen 1911–1918"; „Schlagadern der Wirtschaft"; „50 Jahre Leipzig Hbf"; „Eisenbahn-Jahrbuch" 1963, 1976 bis 1983. Suche: „Baureihe 44"; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Ellok-Archiv"; „Dampflokomotiven in Glasers Annalen 1931–1943"; „Lokomotiven der Lokfabrik Eßlingen"; „Über den Rennsteig von Sonneberg nach Prostzella"

4/8 Biete: rollendes Material in Nenngröße N und Zubehör; div. Literatur von „transpress" u. a. „Modellbahn-Anlagen 1, 2" (Gerlach); „Schiene, Dampf und Kamera". Suche in Nenngröße N: Eigenbau-Dampf- und -Elloks (21, 44, 94) sowie Reisezugwagen C Sa 95, Bi 21 u. Bi 27.

4/9 Biete zum Tausch: div. Eisenbahnliteratur „transpress" Verkehrsgeschichte u. Broschüren; versch. „Eisenbahn-Jahrbücher"; „Dampflok-Archiv 1"; Einzelhefte „modelleisenbahner" 3, 7/1977; 11/1979; 5/1981; 12/1982; 7,12/1983; 3/1984 sowie Eigenbaumodelle in H0. Suche: „modelleisenbahner" Jahrgänge von 1952 bis 1984 gebunden od. ungebunden kompl. zu kaufen; ebenfalls käufl. od. im Tausch Einzelhefte „modelleisenbahner" 4/1978; 6,7/1979; 1/1980; 7/1981; 1,10/1983; 6–11/1985 sowie die Jahrgänge 1966 u. 1970; $H0_e$-„technomodell" 4achs Wagen u. Gleismaterial sowie von MÄRKLIN und BING Nenngr. 0, I, II der Vorkriegszeit.

4/10 Suche im Tausch gegen DDR-Literatur: „Modellbahn-Praxis 5"; „modelleisenbahner" 1952 bis 1959 (einschl. Sonderhefte); Heft 5/1960; in TT: BR E 70 (auch def. oder. Einzelt.), Eigenbaufahrz.; Dampfmaschinen aller Art; -ersatzteile; Antriebsmodelle u. Katalogmaterial.

4/11 Biete: „modelleisenbahner" 7,12/1978; 1,7/1979; 3,4,8,9/1980; 2/1981; 4/1982. Suche: „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Kleinbahnen der Altmark"; „modelleisenbahner" 1/1977; Jahrg. 1976 kompl.; in TT: Güterzuggepäckwg u. 3achs. Rekowagen.

4/12 Biete: H0, BR 86; M.140 (ČSD). Suche: N, BR 55 (auch rep.-bed.)

4/13 Biete: H0, BR 23; 50; 84; 91; 99 (HERR); N, BR 55; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Als die Züge fahren lernten". Suche: H0, BR 38; 74; 78; 44; pr. T3 und ältere Literatur.

4/14 Biete: H0, E 69 (rot); Triebwg. M 140 (ČSD); Windbergwagen; Langenschwalbacher; Modelleisenbahnkalender 1984, 1985; „Kleine Eisenbahn – ganz einfach"; Gleisplanmappen TT; Briefmarken mit Eisenbahnmotiven. Suche: H0, BR 23; 50; 84; 91; 42; „modelleisenbahner" kompl. Jahrg. bis 1965; 9/1973; 1–3/1975; 12/1977; 11/1978; 2,9/1981; 1,7,9/1982.

4/15 Biete: TT (Eigenbau), BR 106; 03; 22; 24; 80; „Eisenbahn-Jahrbuch 1984". Suche: Fahrzeuge aller Art, auch Eigenbauten, in TT; „Die Baureihe 44" u. and. Eisenbahnliteratur.

4/16 Biete: H0, ES 499; „Fahrbetrieb auf der Modellbahn"; „125 Jahre Bw Meiningen" „Chronik des Bahnhofs Magdeburg-Rothensee", „modelleisenbahner" 1,4,6,12/1981; 2/1982; 3–5,10,11/1983. Suche: BR 55 in N; BR 89, 75, 64, 24, VT 70 DB, VT 135 DR in H0; „Die BR 01"; „Die Baureihe 44"; „Die MPSB".

4/17 Biete: H0, E 151 DB (Eigenbau); Lokgehäuse BR 84, 91; „modelleisenbahner" von 1962 bis 1982, einzeln od. Jahrg. Suche: H0, BR 44 (Eigenbau) u. $H0_e$-Loks (Eigenbau).

4/18 Biete: H0, BR 106; ETA 177 m. Antr.; div. Reisezug- u. Güterwagen. Suche: „Deutsche Eisenbahnen 1835 bis 1985; „Modellbahn Pflege und Reparatur"; PIKO-Steuerwagen 195.

4/19 Biete: Nenngr. S, BR 80; E 18; Personen- u. Güterwagen sowie umfangreiches Gleismaterial. Suche: N, Dampflokomotiven aller BR, auch Eigenbau.

4/20 Biete: „Reisen mit der Dampfbahn"; „Dampflok-Sonderbauarten"; „Dampflok-Archiv 1–4" (Gerlach, Kassette). „Eisenbahn-Jahrbuch 1984". Suche: Lokarchiv Sachsen 1, 2; „Lokomotiven von Borsig"; „Klassiker auf Schienen"; „Eisenbahn-Jahrbuch 1985"; „Dampflokomotiven in Glasers Annalen 1900–1910"; dto. 1911–1918 und 1947–1967; „Reisen mit der Schmalspurbahn"; „Schmalspurbahnen in Sachsen"; „Über den Rennsteig von Probstzella nach Sonneberg".

TT-Modell verbessert

Mancher Modelleisenbahner mag sicherlich den relativ großen Abstand zwischen Lok und Tender des Modells der BR 35 vom BTTB als störend empfinden. Mit Hilfe der nachfolgend beschriebenen Anleitung läßt sich dieser Abstand um 4 mm verringern. Zwar wäre eine weitere Verkürzung möglich, aber das würde dann in den Kurven zu Entgleisungen führen.

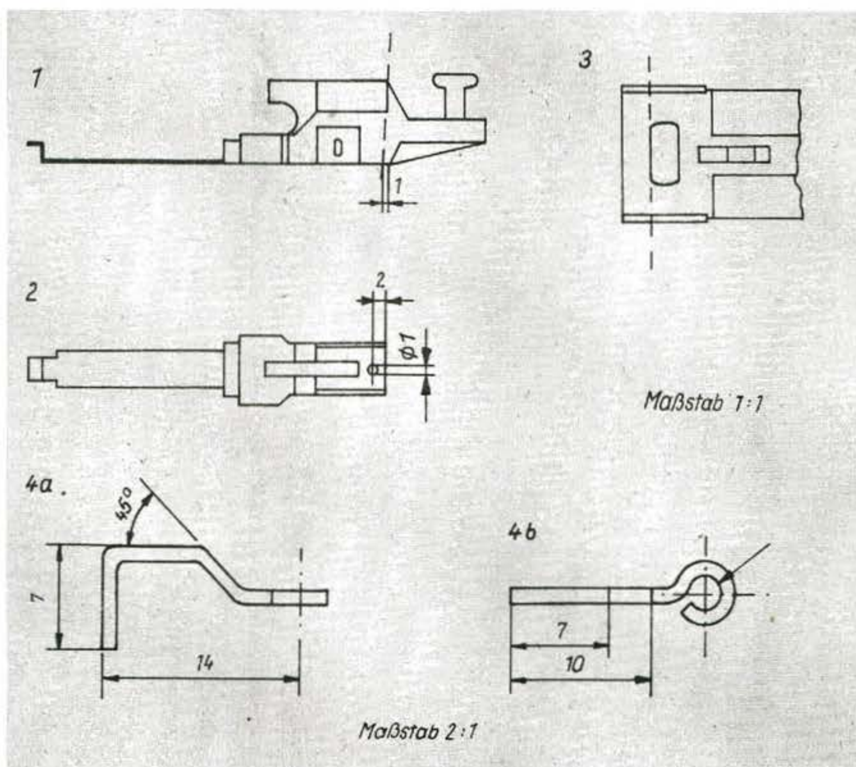
An Materialien werden benötigt: 1 Mutter M 2

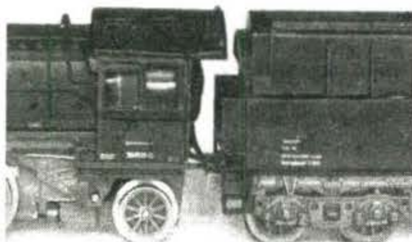
1 Zylinderkopfschraube M 2 × 6

1 Büroklammer aus Metall.

Das Schleppgestell der BR 35 und der Tenderrahmen werden entlang der gestrichelten Linie mit einer Laubsäge getrennt (Abb. 1 und 3). Anschließend wird der obere mittlere Steg des Schleppgestells, der in die Haltenase übergeht, in einer Länge von ca. 4 mm von der hinteren Kante abgetragen und im Abstand von 2 mm von der hinteren Kante eine Bohrung ∅ 1 mm eingebracht (s. Abb. 2). In diese Bohrung wird der am Tender angeschraubte Haken (Abb. 4a und 4b) eingehängt. Dieser Haken ist aus einer Büroklammer (Materialstärke 0,9 mm) zu fertigen.

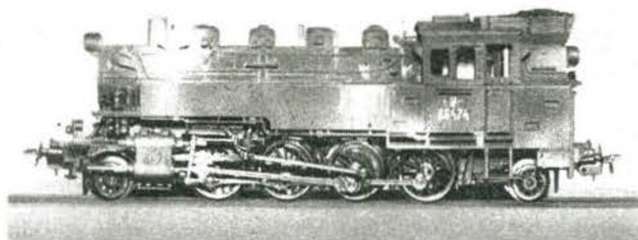
Anschließend wird die Mutter am Tenderrahmen befestigt. Dazu wird sie auf den Schlitz, der sich unter der vorderen Haltenase für das Tendergehäuse befindet, gelegt, mit einer Schraube M 2 × 20 von unten gehalten und mit Hilfe eines betriebswarmen Lötkolbens etwa 1,5 mm tief in den Tenderrahmen eingedrückt. Diese Mutter mit der Schraube M 2 × 20 zu befestigen, erfüllt einen doppelten Zweck. Erstens wird das seitliche Weggleiten der Mutter durch das Eindrücken mit dem Lötkolben verhindert und zweitens bleibt der Raum unter der Mutter für die Befestigungsschraube M 2 × 6 des Hakens von weggedrücktem Plastematerial frei. Danach kann dann die Schraube M 2 × 20 herausgeschraubt und der Haken mit der Schraube M 2 × 6 angeschraubt werden: Der Haken muß seitlich beweglich bleiben. Nun kann das Schleppgestell in die Bodenplatte eingesetzt, der Haken in das Schleppgestell eingehängt und das Schleppgestell im Lokomotivrahmen verriegelt werden. Die Abb. 5 und 6 zeigen das Modell vor bzw. nach dem Umbau.





Lothar Grunert, Magdeburg

Sowjetisches Modell BP 86



Bekanntlich waren noch Ende der 40er/Anfang der 50er Jahre eine große Zahl Dampflokomotiven deutscher Fabrikation in der UdSSR in Betrieb. Dies hat immer wieder sowjetische Modellbahnfreunde inspiriert, auf der Basis von PIKO-Erzeugnissen eigene Vorbilder nachzugestalten. Ein solches Beispiel ist die BP 86 des Moskauers Igor Prochorowy.

Die Idee, ein Erzeugnis des VEB PLASTICART, Werk Zwickau zu verwenden, entstand nach einem vom Zentralen Fernsehen der UdSSR übertragenen Dokumentarfilm über das Buch „Wiedergeburt" von L. I. Breshnew und der Wiederaufführung des Films „Wesna na Saretschnoi ulize" („Frühling an der Uferstraße" – d. Ü.), der 1956 vom Filmstudio Odessa gedreht worden war. In beiden Filmen sind Aufnahmen zu sehen, die eine Lok der Serie BP 86 auf Werkbahngleisen zeigen.

Für die sowjetische Variante mußte das Industriemuster einige Veränderungen über sich ergehen lassen. Eingebaut wurde ein neues Vorderteil der Rauchkammer mit der typischen russischen zentralen Rauchkammertür. Dieser Umbau ist am Prototyp bei der Generalreparatur vorgenommen worden, um die Bedienung zu erleichtern und die Frontplatte entsprechend der sowjetischen Loks zu vereinheitlichen. Außerdem wurden andere Scheinwerfer angebracht und der Kohlenbunker nicht vergessen. Im Original bestanden solche Aufbauten in der Regel aus Holzplatten, die auch nur an drei Seiten geschlossen waren. Im vorderen Teil wurde die Kohle direkt in den Führerstand eingeschüttet.

Dieses Modell entspricht farblich dem Vorbild einer kurz vor der Verschrottung stehenden Güterzug-Lok. Und da die BP 86 keine besondere Kennzeichnung hatte, erhielten beide Führerhausseiten nur die Nummer 86 474 sowie das Emblem der Sowjetischen Eisenbahnen.

Sergej Dowgwillo, Moskau (UdSSR), und Gottfried Schülke, Hohenleuben

Foto: S. Dowgwillo, Moskau

Aufruf zum XXXIII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1986

Zur Förderung der Freundschaft und Zusammenarbeit der Modelleisenbahner aller europäischer Länder rufen wir zum Leistungsvergleich der Eisenbahnmodellbauer im Jahre 1986 auf.
Dieser nunmehr XXXIII. Internationale Modellbahn-Wettbewerb wird vom 24. bis 26. November 1986 in Budapest stattfinden. Alle Wettbewerbsmodelle werden vom 28. November bis 14. Dezember 1986 in einer repräsentativen Ausstellung in Budapest zu sehen sein.

1. Teilnahmeberechtigung
Zur Teilnahme am XXXIII. Internationalen Modellbahnwettbewerb sind alle Modelleisenbahner als Einzelpersonen sowie sämtliche Modellbahnklubs, -zirkel und -arbeitsgemeinschaften als Kollektive aus den europäischen Ländern berechtigt. Die Angehörigen der internationalen Jury sind jedoch von der Teilnahme ausgeschlossen.

2. Wettbewerbsgruppen
Es werden folgende Gruppen für die Wettbewerbsmodelle gebildet:
A Triebfahrzeuge –
A 1 Eigenbau. – Es dürfen nur Motore, Radsätze, Stromabnehmer, Zahnräder, Puffer und Kupplungen handelsüblicher Art verwendet werden.
A 2 Umbauten – Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Fahrzeugtyp entsteht
A 3 Frisuren – modellmäßige Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung des Fahrzeugtyps
B Sonstige schienengebundene Fahrzeuge
B 1 Eigenbauten. – Es dürfen nur Radsätze, Puffer und Kupplungen handelsüblicher Art verwendet werden.
B 2 Umbauten – Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Fahrzeugtyp entsteht
B 3 Frisuren – modellmäßige Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung des Fahrzeugtyps
C Verkehrstypische Hoch- und Kunstbauten des schienengebundenen Verkehrs
D Funktionsfähige eisenbahntechnische Betriebsmodelle des schienengebundenen Verkehrs
E Vitrinenmodelle
F Dioramen des schienengebundenen Verkehrs

3. Bewertung
Die Bewertung der Modelle erfolgt durch eine internationale Jury auf der Grundlage der vereinbarten Wettbewerbstabellen. Sie setzt sich aus je zwei Vertretern der ČSSR, der DDR, der Volksrepublik Polen und der Ungarischen Volksrepublik zusammen. Den Vorsitzenden stellt der veranstaltende Verband der UVR.
Sämtliche Entscheidungen der Jury sind endgültig. Der Rechtsweg bleibt ausgeschlossen. Die Beratungen der Jury finden unter Ausschluß der Öffentlichkeit statt. Die eingesandten Wettbewerbsmodelle werden in den oben genannten Gruppen und in den nach NEM bestätigten Nenngrößen bewertet.

4. Einsendung der Modelle
Die Einsendung der Wettbewerbsmodelle ist vorzunehmen an:
MÁVOE Budapest
H – 1394 Budapest
Postfach 376.
Als letzter Einsendetermin gilt der 17. November 1986.
Jedes Modell ist mit folgenden Angaben zu versehen:
Name, Vorname
Anschrift
Alter (Geburtsjahr)
Modellbezeichnung
Wettbewerbsgruppe (gemäß 2.)
Angaben zur Bedienung des Modells, soweit hierfür besondere Erklärungen notwendig sind.
Alle Modelle müssen gut verpackt sein, und die Größe eines gewöhnlichen Postpaketes bzw. einer Expreßgutsendung soll dabei nicht überschritten werden. Das Porto für die Einsendung zahlt der Einsender. Das Rückporto wird durch den Veranstalter übernommen.
Alle Einsendungen sind gegen Schäden und Verlust auf dem Gebiet der UVR vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Rückgabe versichert.

5. Weitere Teilnahmebedingungen
Um der Jury die Möglichkeit zu geben, die Modelltreue zu bewerten, sind den Modellen der Gruppen A und B Unterlagen vom Teilnehmer beizufügen, aus denen die Grundmaße der Hauptausführung und des Modells (umgerechnet je nach Nenngröße) in mm einwandfrei hervorgehen. Diese Grundmaße sind: Länge über Puffer, Höhe über SO, Breite und Raddurchmesser. Fehlen diese Angaben, kann eine Teilnahme am Wettbewerb versagt werden. Bei Modellen der anderen Gruppen sind nach Möglichkeit Zeichnungen, Fotos und dergleichen beizufügen. Wird vom Einsender die Angabe der Bewertungsgruppe nicht vorgenommen, so erfolgt die Einordnung durch die Jury. Unrichtig angegebene Einordnungen werden durch die Jury korrigiert. Jedes eingesandte Modell darf nur in einer Gruppe bewertet werden.
Die Jurymitglieder, mit Ausnahme des Vorsitzenden, bewerten nach Punkten und nehmen zusätzlich eine Reihung der Modelle (Platzziffer) vor. Das arithmetische Mittel der Punkte und die Summe der Platzziffern aller Jurymitglieder bilden die Gesamtwertung des Modells. Bei Gleichheit der Punkte und der Platzziffern entscheidet die Majorität der besseren Plätze.
Die Bewertung der Modelle erfolgt grundsätzlich unter Beachtung der vom MOROP bestätigten NEM. In den Gruppen A und B darf nur im Interesse der vollständigen Modelltreue davon abgewichen werden. Die zum Wettbewerb eingesandten Modelle der Gruppen A bis D sollen eine Farbgebung aufweisen, die dem Betriebszustand oder der fabrikneuen Farbgebung entspricht. Modelle mit eigenem Antrieb müssen eine gute Regulierungsmöglichkeit im unteren Normspannungsbereich aufweisen. Durch den Einsender ist unbedingt anzugeben, welchen Mindestradius sein Modell befahren kann.

MÁVOE – Ungarischer Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde

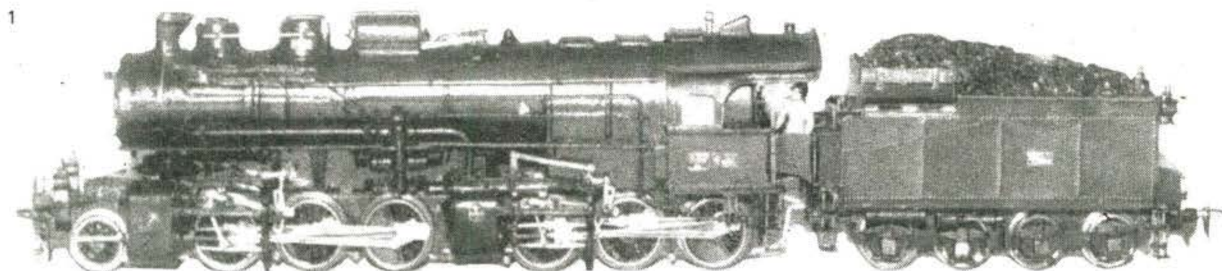
Hinweise
Die Teilnehmer aus der DDR beachten bitte die Informationen auf Seite 33 dieser Ausgabe!

Vorschau

Im Heft 5/86 bringen wir u. a.:
Schienenfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse;
Standseilbahn zur Petrihöhe in Prag;
Dampfloks im Erzgebirge;
Eine Trümmerbahn in der Nenngröße $H0_e$;
Rmms „Ulm".

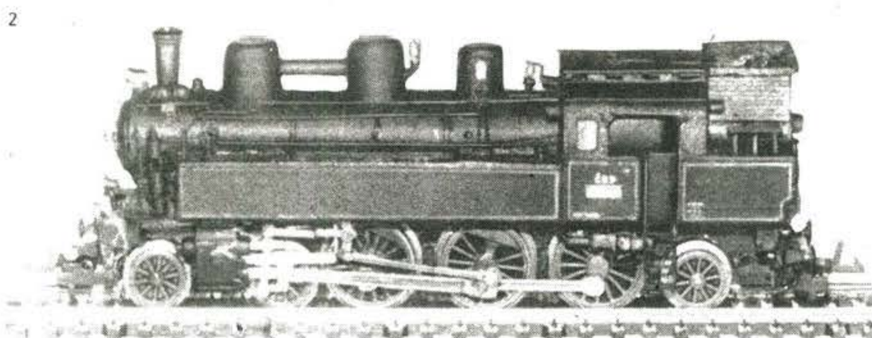
XXXII. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1985, Trutnov (ČSSR)

1



Auf der vorangegangenen Seite veröffentlichen wir den Aufruf zum diesjährigen Wettbewerb, dessen internationaler Teil in der ungarischen Donaumetropole stattfinden wird. Als kleinen Vorgeschmack auf diesen Ausscheid in Budapest stellen wir heute die besten Modelle des XXXII. Wettbewerbes vor, die in Trutnov ausgezeichnet wurden.
Aber auch die Abbildungen auf unseren Farbseiten lassen erkennen, zu welch hervorragenden Leistungen ebenso die Modellbahnfreunde der DDR in der Lage sind. Dabei dominieren immer mehr Fahrzeuge in der Kategorie A2/H0 – und diesem Trend möchten wir künftig mit entsprechenden Umbau-Empfehlungen folgen.

2



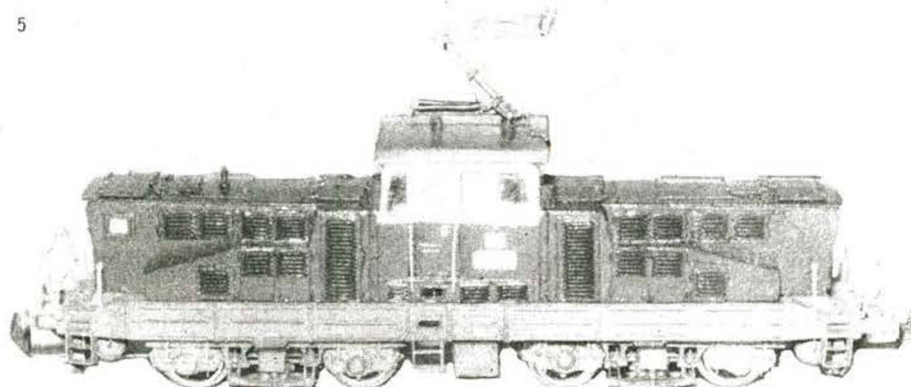
3



4



5



1 Für dieses Modell der MÁV-Baureihe 601 erhielt Mihály Psora (UVR) in der Kategorie A1/H0 mit 93,3 Punkten die höchste Bewertung.

2 Ivo Mahel (ČSSR) baute in der Nenngröße TT die 354.1217. Obwohl er damit in der Kategorie A2 mit „nur" 79 Punkten bewertet wurde, verdient diese Leistung Anerkennung.

3 Ebenfalls ein Modell, dessen Vorbild im Heimatland von Miloš Vondřejc zu finden ist. Dieser vierachsige Kesselwagen der ČSD bekam 91 Punkte; das war in der Kategorie B1/I, H0 Platz 1!

4 Eigentlich ebenso gut: das H0-Modell des Pa 3-14012. Ivo Kučera (ČSSR) errang damit 88,3 Punkte und einen 2. Platz.

5 Kompromißlos in der Kategorie A1/H0 baute Milan Slezák dieses Modell der E 458.0049. Der tschechoslowakische Modelleisenbahnfreund erzielte damit 85,3 Punkte.

Fotos: P. Pohl, Coswig

XXXII. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1985, Trutnov (ČSSR)

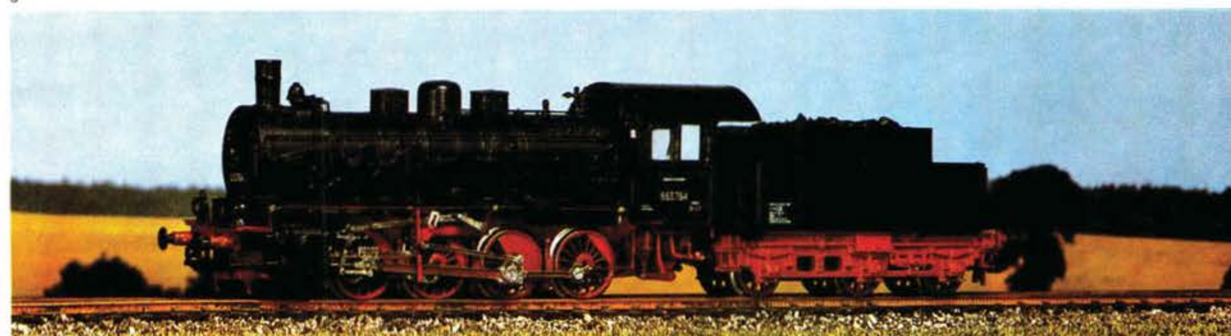
1



2



3



4



1 und 2. Uwe Groth und Hans-Dieter Rändler, Dresden, errangen mit diesem ausgezeichneten Modell der 65 1049 in der Kategorie A2/H0 den 1. Platz (93 Punkte). „me" wird über das Fahrzeug noch berichten!

3 Ebenfalls 93 Punkte erzielte Hans Werler für das H0-Modell der 55 3784 – 2. Platz in der Kategorie A3.

4 Klein, aber fein! Klaus Kellner erhielt für die Kleindiesellok in der Kategorie A1/H0 91 Punkte – das war ein 2. Platz für die 100 894!

Fotos: A. Stirl, Berlin (1 und 2) Albrecht, Oschatz (3 und 4)

Mit dem H0-Modell der 43 007 belegte Olaf Herfen, Dresden, in Trutnov einen 2. Platz (91 Punkte). Fahrwerk- und Steuerungsteile entstanden überwiegend in Ätztechnik.

Fotos: A. Stirl, Berlin

